

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 9.

DEUXIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1888.



VOL. XXI.

A. SENÉCAL, Surintendant des impressions.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

DEUXIÈME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1888.

☞ Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

Arrangée par ordre numérique, avec leurs titres au long; la date de l'ordre et de la présentation aux deux Chambres du parlement, le nom du député qui a demandé chaque document, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présentée à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable sir Charles Tupper. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1889. Présenté le 1er mars 1888, Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1888. Présenté le 23 avril 1888. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1889. Présenté le 14 mai 1888.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Rapport de l'Auditeur-Général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Tableaux du Commerce et de la Navigation de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présentés à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable M. Bowell..*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

4. Rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 mars 1888, par l'honorable J. Carling.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

4a. Rapport sur les Archives du Canada.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

4b. Statistique criminelle pour 1886,—Annexe du rapport du ministre de l'Agriculture pour la même année. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par l'honorable J. Carling..*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

4c. Relevés des rapports de la Statistique Mortuaire pour l'année 1887.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

4d. Fermes agronomiques. Rapports du directeur, de l'entomologiste et botaniste, du chimiste et de l'horticulteur, pour 1887...........*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME Nº 7.

5. 20me rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5a. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1887........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME Nº 8.

6. Rapport annuel du département des pêcheries, Dominion du Canada, pour l'année 1887—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6a. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur les pêcheries de homard et d'huîtres en Canada. Présenté à la Chambre des communes le 16 mars 1888, par l'honorable G. E. Foster..................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6b. Rapport spécial sur le service de protection des pêcheries du Canada, 1887—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME Nº 9.

7. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1886-87, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Hector Langevin..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7a. Tableaux indiquant l'étendue et les progrès des travaux publics, les distances, etc., sur les principales routes de navigation, les chemins de fer, télégraphes, etc. La navigation intérieure du Canada, les routes océaniques entre le Canada et les pays étrangers, les routes canadiennes par terre jusqu'au bord de la mer. Les chemins de fer et lignes télégraphiques du gouvernement, etc., etc. Les routes du canal de Suez et du canal de Panama—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1886 au 30 juin 1887, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 6 mars 1888, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8a. Rapport de la commission royale des chemins de fer, avec annexes, savoir : 1° Rapport du comité qui a visité les Etats-Unis ; 2° Rapport supplémentaire du même comité ; 3° Extraits, Hadley, etc. Présenté à la Chambre des communes le 29 février 1888, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8b. Rapports, statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic, exploitation des chemins de fer du Canada, 1887. Présentés à la Chambre des communes le 17 mai 1888, par sir Charles Tupper...*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME Nº 10.

9. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance en Canada pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1888, par sir Charles Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9a. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1887.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME Nº 11.

10. Rapport annuel du ministère de la milice et de la défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable J. S. D. Thompson......................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 février 1888, par l'honorable J. A Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

12a. Rapport annuel du département de la papeterie et des impressions publiques du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887, avec un rapport partiel pour le même service pour le semestre expiré le 30 décembre 1887. Présenté à la Chambre des Communes le 13 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau......................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12b. Rapport du conseil des examinateurs du service civil du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1887..............................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12c. (1887.) Rapport sur l'exposition internationale d'Anvers, en 1885—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

13 Rapport du directeur général des postes, pour l'année expirée le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 février 1888, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14. Rapport annuel du département de l'intérieur pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable Thos. White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

15. Rapport annuel du département des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1888, par l'honorable Thos. White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

16. Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 24 février 1888, par l'honorable J. Costigan.............................*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

16a. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1886. Supplément n° 1 du rapport du revenu de l'intérieur, pour l'exercice finissant le 30 juin 1887—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16b. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz. Supplément n° 2 du rapport du ministre du revenu de l'intérieur......*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16c. Rapport sur la falsification des substances alimentaires. Supplément n° 3 du rapport du revenu de l'intérieur...........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

17. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1887. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1888, par l'honorable M. Bowell—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

18. Liste du service civil du Canada, au 1er juillet 1887, conformément à l'article 59 de l'Acte du Service Civil. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.................................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20 Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 23 février 1888, par l'honorable M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N° 16.

21. Correspondance, rapports du ministre de la justice et arrêtés du Conseil, au sujet de la législation provinciale, 1884 à 1887.......... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

22. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement, et des dépenses y relatives, aux termes de l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe (*b*). Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper..*Pas imprimé.*

23. Relevé des diverses dépenses imprévues pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper..*Pas imprimé.*

24. Rapport du commissaire de la police fédérale, conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, chapitre 184, article 5. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable J. S. D. Thompson..*Pas imprimé.*

24a. Etat du nombre moyen d'hommes employés dans le corps de la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1887, et de leur paie et frais de voyages (sous l'autorité des Statuts revisés du Canada, chapitre 184, art. 5). Présenté au Sénat le 27 février 1888, par l'hon. M. Abbott—*Pas imprimé.*

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 mai, 1887—Relevé des terres vendues par la Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'au 1er avril 1887 ; la date de la vente, et le nom des acquéreurs. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1888.—*M. Perley (Assiniboïa)*........................*Pas imprimée.*

25a. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée contre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888, par l'hon. Thos. White—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

25b. Réponse (supplémentaire) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5 La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1888, par l'hon. Thos. White........................*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

26. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887 – Copie de l'ordre en conseil nommant Louis Boisvert gardien du phare aux Grondines, en remplacement de E. Trottier, et copie de toutes communications recommandant Charles N Trottier à cet emploi. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1888.—*M. de St Georges*..*Pas imprimée.*

27. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1887—Etat établissant le nombre d'alambics saisis par le département du revenu pour chacune des années 1878, '79, '80, '81, '82, '83, '84, '85 et '86, et les trois premiers mois de l'année 1887 ; les noms de ceux chez qui les alambics ont été saisis ; les noms des dénonciateurs et les montants payés à chacun d'eux ; aussi un état des dépenses occasionnées par ces saisies, et le montant des recettes provenant de toute vente de ces alambics Aussi, réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 avril 1887—Etat de toutes saisies opérées en Canada, pour vente illicite de tabac, pour chaque année depuis 1878 jusqu'au 1er mars 1887, inclusivement ; les noms des personnes chez lesquelles ces saisies ont été faites, les montants prélevés de ces saisies par vente ou autrement, et les dépenses occasionnées pour opérer ces saisies. Présentées à la Chambre des communes le 28 février 1888 —*M. Rinfret*..*Pas imprimées.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 17.

28. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1887. Présenté à la Chambre des communes le 3 avril 1888, par sir John A. Macdonald

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Etat donnant les détails suivants sur les dépenses en rapport avec le maintien de l'hôpital de marine et des immigrants à Québec pendant la période écoulée depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1886, et indiquant :—1. Quel a été le montant total voté par le parlement pour le maintien de cet hôpital pendant la dite période. 2. Quel montant a été réellement dépensé. 3. Combien de personnes, autres que des marins malades, y ont reçu des soins pendant la dite période. 4. La totalité des jours de traitement que ces personnes ont reçus. 5. Combien de marins y ont été traités pendant la même période. 6. Combien de jours de traitement ils ont reçus. 7. Le coût, en moyenne, par jour, pour ces deux classes de patients pendant la même période. 8. Le prix, par patient, payé par jour à l'hôpital général de Montréal pour le soin donné aux marins malades pendant les mêmes années, 1867-86. 9. Quel montant total a été porté, pendant la dite période, au compte du fonds affecté au soulagement des marins malades et en détresse comme dépenses en rapport avec cet hôpital de Québec, en vertu de l'Acte 31 Vic., chap. 64, art. 12 (maintenant chap. 76, art. 16 des Statuts revisés). Présentée à la Chambre des communes le 29 février 1888 *M. Hickey*..... .... *Pas imprimée.*

30. Rapport de la Commission Royale sur le louage des pouvoirs d'eau au canal Lachine. Présenté à la Chambre des communes le 2 mars 1888, par l'honorable J. H. Pope................ *Pas imprimé.*

30*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les commissaires nommés par le gouvernement pour faire une enquête et recueillir des données au sujet du canal de la Vallée de la Trent, et de la continuation future des travaux. Aussi, copie de toutes instructions autorisant les commissaires à agir et définissant leurs pouvoirs et attributions et le mode de procédure, de même que copie de tous rapports adressés au gouvernement par l'ingénieur ou les ingénieurs des travaux du dit canal depuis la dernière session du parlement. Présenté à la Chambre des communes le 13 avril 1888.—*M. Barron.* *Pas imprimée.*

30*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 mars 1888—Etat détaillé de toutes sommes d'argent payées à M. A. F. Wood, de Madoc, pour ses services et ses dépenses comme estimateur ou à tout autre titre, sur le canal de la vallée de la Trent, depuis la date de sa nomination jusqu'au 1er janvier 1888 ; aussi un état détaillé de toutes sommes à lui payées pour ses services et ses dépenses sur le canal Murray, du 1er décembre 1883 au 1er janvier 1888, afin de compléter l'état des sommes à lui payées, qui a été demandé à la session dernière. Présentée au Sénat le 18 avril 1888.—*L'honorable M. Flint*...*Pas imprimée.*

31. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1887.—Copie de toutes les plaintes qui ont pu être portées par les autorités du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, depuis le 24 avril 1886, contre Adolphe Lefaivre, ci-devant employé au pénitencier, ainsi que tous les rapports que l'inspecteur a pu faire depuis la même date contre le dit Lefaivre, avec les décisions que l'honorable ministre de la justice a pu donner sur ces rapports et ces plaintes. Présentée au Sénat, le 29 février 1888.—*L'honorable M. Bellerose*..*Pas imprimée.*

32. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1886 au 1er mars 1887, et du 1er juillet 1887 au 1er mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1888 — *Sir Richard Cartwright*... *Pas imprimée.*

33. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1887, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1888. Sir Charles Tupper................................*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie des requêtes présentées en différents temps, requêtes appuyées par les différentes compagnies de steamers transatlantiques et autres personnes, demandant la construction d'un brise-lames à la Pointe-aux-Pères. Présentée à la Chambre des communes le 6 mars 1888.—*M. Fiset*......*Pas imprimée.*

34*a* Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toutes explorations, rapports et correspondance concernant le brise-lames de l'Ardoise, dans le comté de Richmond, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 13 mars 1888.—*M. Flynn*—*Pas imprimée.*

34b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toute correspondance ou télégrammes depuis le 31 décembre dernier, touchant la construction ou la réparation de brise-lames ou jetées à Scott's Bay, Horton Landing et Boot Island, dans le comté de King, N.-E. ; et aussi de toutes instructions données à l'ingénieur du département des travaux publics qui a visité les dites localités dans les mois de janvier et février derniers, ainsi que de ses rapports à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 4 avril 1888.—*M. Borden*—
Pas imprimée.

34c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888 :—Copie du rapport de l'ingénieur en chef sur le brise-lames de la Baie Fortune, comté de King, I.P.-E., dans le but de l'allonger ; aussi, copie de toutes pétitions, lettres, etc., se rapportant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888.—*M. McIntyre* ....*Pas imprimée.*

34d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie de tous ordres en conseil ou autres documents donnant le pouvoir de construire tous ponts, barrages, brise-lames ou autres obstructions dans la rivière Rideau, depuis sa source jusqu'à son embouchure. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888—*M. Robillard*....................*Pas imprimée.*

35. Relevé des noms et appointements de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil en 1887, spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue (article 58, par 2, Acte du Service Civil). Présenté à la Chambre des communes le 6 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau....................*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

36. Copie du traité des pêcheries entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, relativement aux pêcheries du Canada et de Terreneuve, signé à Washington le 15ième jour de février 1888 ; et les protocoles des diverses conférences, en même temps que le protocole des plénipotentiaires anglais offrant de conclure un arrangement temporaire pour une période n'excédant pas deux années dans le but d'en arriver à un *modus vivendi* en attendant la ratification du traité et du protocole des plénipotentiaires américains, exprimant leur satisfaction au sujet du *modus vivendi* communiqué par les plénipotentiaires anglais. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par sir Charles Tupper......*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

36a. Copie de la déclaration faite par les plénipotentiaires anglais à la commission des pêcheries à Washington, au sujet de la réciprocité commerciale entre le Canada et les Etats-Unis, et de la réponse faite par les plénipotentiaires américains. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par sir Charles Tupper.—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

36b. Deux communications relatives à la question des pêcheries—l'une portant la mention "personnelle et non-officielle," par l'honorable T. B. Bayard, secrétaire d'Etat, Washington, E.-U., en date du 31 mai 1887, et adressée à sir Charles Tupper ;—et l'autre, la réponse de sir Charles à l'honorable M. Bayard, portant aussi la mention de "personnelle et non-officielle," en date du 6 juin 1887. Présentées à la Chambre des communes le 9 mars 1888, par sir Charles Tupper....................*Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

36c. Dépêches et documents se rapportant à la question des pêcheries. Présentés à la Chambre des communes le 12 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

37. Etat détaillé des bons et garanties enregistrés dans le département du secrétaire d'Etat du Canada, conformément à l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau...............*Pas imprimé.*

38. Liste des officiers publics auxquels des commissions ont été adressées en 1887, sous l'autorité du chap. 19 des Statuts Revisés du Canada, et soumise au parlement du Canada sous l'autorité de l'article 2 du dit acte. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau....................*Pas imprimée.*

39. Rapport annuel (nouvelle série) de la commission géologique et d'histoire naturelle du Canada, volume II, 1886. Présenté à la Chambre des communes le 23 mars 1888, par l'honorable Thos. White....................*Imprimé pour la distribution seulement.*

40. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de tous rapports des commissaires nommés par commission royale pour s'enquérir des pertes subies dans les Territoires du Nord-Ouest pendant le dernier soulèvement ; et un relevé de tous les paiements effectués sous l'autorité de recommandations contenues

dans ces rapports. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*L'honorable M. Laurier*..*Pas imprimée.*

40a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Relevé du montant total déboursé par le gouvernement par suite du soulèvement du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888—*M Mulock*..*Pas imprimée.*

40b. Mémoire du lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest à Son Excellence le gouverneur général en conseil, demandant l'inauguration d'un nouveau mode de législation dans les Territoires du Nord-Ouest Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir John A. Macdonald..*Pas imprimé.*

40c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1888—Etat donnant le nom et le domicile de chaque inspecteur de homesteads dans le Manitoba et le Nord-Ouest, le nombre d'inspections et de rapports faits mensuellement par chacun pendant les années 1882 à 1887 inclusivement; le nom et le domicile de chaque inspecteur de colonisation, le nombre d'inspections et de rapports faits mensuellement par chacun pendant les susdites années, et copie des dits rapports. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Watson*—
Pas imprimée.

40d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat donnant les noms et la date de nomination de chaque inspecteur de colonisation et de homestead dans les Territoires du Nord-Ouest, y compris le Manitoba, les appointements payés à chacun, ainsi que les frais de voyage par jour ou par mois; le montant total payé à chacun pour appointements et frais de voyage ou autres dépenses à partir de la date de leur entrée en fonction jusqu'au 1er janvier 1886. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*..*Pas imprimée.*

40e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—1. Etat indiquant toutes les personnes qui ont affermé des terres à pâturage aux termes de l'ancienne formule d'affermage. 2. Le nombre de celles qui se sont pleinement conformées aux conditions des baux. 3. Le nombre de celles qui s'y sont partiellement conformées, et dans quelle mesure. 4. Le nombre de celles qui doivent des arrérages, et quel montant. 5. Le nombre d'anciens affermages qui sont actuellement inoccupés. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Davis*—
Pas imprimée.

40f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Etat indiquant—1. Le nom de chaque éleveur qui a loué des terrains dans le district d'Alberta, T.N.-O.; le nombre de leurs bestiaux; et la date de chaque dernier relevé mentionnant ce nombre? 2. Si aucun des locataires doit des arrérages de rente? 3. Si les terres louées sont propres à l'agriculture? 4. La perte de bétail ou les souffrances que celui-ci a éprouvées dans ce district pendant l'hiver 1886-87, s'il en a été fait rapport? Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*Sir Richard Cartwright*..*Pas imprimée.*

40g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de toutes lettres, correspondance, affidavits, etc., concernant l'affermage et la vente ou l'établissement de la ½ N., section 16, township 24, rang 24, à l'ouest du quatrième méridien, dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen.*
Pas imprimée.

40h. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Etat indiquant le nombre des sociétés de colonisation existant actuellement au Manitoba et au Nord-Ouest, le nombre de colons qu'elles ont placés sur leurs terres pendant les années 1885-86 et 87, le montant payé à la couronne par les diverses compagnies pour achats de terres par tous les autres colons pendant les mêmes années. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

40i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1888—Copie des instructions données aux agents des terres fédérales dans le Manitoba et le Nord-Ouest concernant les renseignements gratuits à fournir aux personnes désirant s'y fixer comme colons, et copie des instructions relatives aux renseignements pour lesquels un honoraire est exigé; le montant des honoraires perçus pour ces renseignements aux diverses agences pendant les années 1885-86-87; le montant de tous les honoraires reçus des dits colons pendant les dites années et que l'on n'a pas porté à leur crédit lorsqu'ils ont acheté des terres fédérales. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*...*Pas imprimée.*

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1887—Copie du bail consenti par R. T. Wilson en faveur du gouvernement fédéral pour les nouveaux bureaux publics de la ville de Dundas, comté de Wentworth ; le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste sur le bureau de poste nouveau, et aussi, copie des pétitions, de la correspondance et de toutes autres pièces relatives à l'enlèvement du bureau de poste. Présentée à la Chambre des communes, le 8 mars 1888—*M. Bain (Wentworth)*............*Pas imprimée.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie du contrat de D. A. Duffy pour la construction de la nouvelle aile du pénitencier de Dorchester, aussi de toute réclamation ou demande faite pour extra, de même que de tout rapport recommandant le paiement de telles réclamations ou d'aucune d'elles, et aussi de toute correspondance échangée entre l'entrepreneur et le département des travaux publics. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*............*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1887—Copie de tous les papiers, documents, correspondance, etc., relativement à la construction d'un bureau de poste en la ville de Montmagny, dans le comté de Montmagny. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*M. Choquette*............*Pas imprimée.*

43a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toute correspondance relative à l'achat d'un terrain dans la ville d'Arichat pour y bâtir des bureaux de poste et de douane. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888.—*M. Flynn*—*Pas imprimée.*

43b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie de tous rapports, correspondance, pétitions ou documents concernant la construction permanente projetée d'un bureau de poste et de douane à Strathroy, et de toutes recommandations faites au sujet de son emplacement, de son caractère et de son coût, etc., etc. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1888—*M. McMullen*............*Pas imprimée.*

43c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888. Copie de toutes lettres, mémoires et autres documents concernant la construction d'édifices publics dans la cité de Saint-Hyacinthe, tels que le bureau de poste et entrepôt pour la douane, etc. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1888.—*M. Dupont*............*Pas imprimée.*

43d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888. Copie de toute correspondance et pétitions concernant la construction de bureaux de poste, de douane et du revenu de l'intérieur, dans la ville de Pictou. Présentée à la Chambre des communes le 8 mai 1888.—*M. Platt*............*Pas imprimée.*

44. Relevé des Statuts du Canada vendus et distribués officiellement pendant les deux dernières années, aux termes de l'article 14 du chap. 2 des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau—*Pas imprimé.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations, du 1er juillet 1887 au 1er mars 1888, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1888.—*Sir Richard Cartwright*............*Pas imprimée.*

46. Rapport des nouveaux règlements et de la procédure de la "Cour de l'Echiquier du Canada," conformément aux articles 55 et 56 du chap. 16 de la 50e et 51e Victoria. Présenté à la Chambre des communes le 19 mars 1888, par l'honorable J. A Chapleau............*Pas imprimé.*

46a. Rapport, suivant les termes de l'article 109 de l'acte des cours suprême et de l'échiquier, Statuts revisés du Canada, chap. 135, au sujet de l'ordre général n° 83, qui a été fait par les juges de la cour suprême du Canada, pendant l'année dernière. Présenté à la Chambre des Communes le 4 avril 1888, par l'honorable J. A. Chapleau............*Pas imprimé.*

46b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888. Etat donnant les noms de tous les juges de cours supérieure, de loi ou d'équité, admis à la retraite en Canada, et la date de leurs lettres patentes respectives. Aussi, copie de la dernière lettre patente adressée à un juge de la cour supérieure admis à la retraite. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1888—*M. Small*............*Pas imprimée.*

47. Etat concernant l'hôpital général et de marine de Collingwood, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur............*Pas imprimé.*

48. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêts et de Placements, à la date du 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur.— *Pas imprimé.*

49. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1888, demandant copie des lettres signées Jos. H. Bellerose, adressées au ministre de la justice, en date des 27 et 28 novembre 1887, en rapport avec l'incendie de la propriété de M. Louis Guimond, de Saint-Vincent-de-Paul ; aussi, copie des témoignages pris dans cette affaire du rapport que l'inspecteur des pénitenciers a présenté après s'être enquis des faits mentionnés dans les dites lettres Présentée au Sénat le 21 mars 1888—*L'honorable M. Bellerose— Pas imprimée.*

49*a* Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 avril 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre, copie d'une lettre en date du 31 mars dernier, de l'honorable Joseph H. Bellerose, relative à l'incendie de la maison de M. Louis Guimond, à Saint-Vincent-de-Paul ; aussi, copie d'une lettre de James Devlin, ingénieur, sur le même sujet ; aussi, copie des déclarations solennelles qui accompagnent les dites lettres, et de toute autre correspondance relative à ce sujet. Présentée au Sénat le 21 mai 1888 – *L'honorable M. Bellerose*.......... *Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1887—Etat montrant les noms de toutes les personnes qui ont soumissionné pour le transport des malles entre les glaces de côtes au Cap Traverse, I.P.-E. ; le montant de chaque soumission, et à qui le contrat a été donné. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1888.—*M. Perry*........*Pas imprimée.*

51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de toutes demandes, lettres ou autres communications adressées au gouvernement ou à aucun departement ou ministre, ou de tous rapports relativement à la requête présentée de la part du bataillon York-Simcoe pour l'allocation du petit équipement pendant la campagne du Nord-Ouest, et de toutes réponses à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1888.—*M. Mulock*.......... *Pas imprimée.*

52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1888—Copie des règlements faits par le gouverneur en conseil pour l'enregistrememt des unions ouvrières. Présentée à la Chambre des communes le 28 mars 1888.—*M. Amyot*.......... *Pas imprimée.*

53. Copie des dépêches de sir L. West à lord Lansdowne, et de sir L. West à lord Salisbury ; et aussi, copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, concernant l'admission en franchise de certains articles, lorsqu'il paraîtra, à la satisfaction du gouverneur en conseil, que des articles similaires du Canada pourront être importés en franchise par les Etats-Unis. Présentée à la Chambre des communes le 6 avril 1888, par sir Charles Tupper.— *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Rapport de M. Parmelee au ministre des douanes sur l'à-propos de faire de Kamloops un port douanier. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1888.—*M. Mara*.......... *Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mars 1888—Etat donnant la date à laquelle le steamer *Northern Light* a commencé ses voyages entre l'Ile du Prince-Edouard et Pictou, N.-E., le nombre de voyages faits, le nombre de voyageurs transportés, et la date de son dernier voyage jusqu'à date. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Perry*.......... *Pas imprimée.*

55*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat donnant les noms et les salaires de tous les capitaines en charge de steamers du gouvernement, ainsi que les salaires et allocations actuellement payables aux dits capitaines et à eux payés ; et copie de toutes pétitions, correspondance, télégrammes, etc , concernant le salaire du capitaine du *Northern Light* depuis le 1er janvier 1879. Aussi, état donnant les noms et le nombre d'hommes employés à bord du dit steamer, ou en rapport avec lui, au cours de l'été dernier, à partir de la discontinuation de ses voyages au printemps de 1887 jusqu'à la reprise de son service dans l'automne de la même année. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Welsh*.......... *Pas imprimée.*

55*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes employés à bord du *Northern Light*, ou en

rapport avec lui, au cours de l'été dernier, à partir de la discontinuation de ses voyages au printemps de 1887 jusqu'à la reprise de son service dans l'automne de la même année. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Welsh*........................*Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Relevé du montant total payé par le gouvernement en rapport avec l'acte des licences pour la vente des liqueurs. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Mulock*..................*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Etat indiquant le montant des sommes dépensées depuis 1867 aux réparations et améliorations du quai à Saint-Jérôme de Matane. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Fiset*—*Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Relevé des accidents de chemins de fer signalés au gouvernement en 1886, et au sujet desquels des actions sont actuellement pendantes. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1888.—*M. Denison*—*Pas imprimée.*

58a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1888—Etat indiquant le montant voté à chaque session depuis 1880 comme subventions aux chemins de fer, combien a été voté pour chaque province, et le montant payé à compte de ces subventions. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888.—*M. Semple*..*Pas imprimée.*

58b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement impérial relativement au désaveu des actes du Manitoba concernant les chemins de fer. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1888.—*L'honorable M. Laurier*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

58c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, rapports, etc., entre M. Allan Knight et le gouvernement ; aussi entre le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1888—*M. Jones* (*Halifax*)..........................*Pas imprimée.*

58d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie des rapports d'explorations des chemins de fer entre le Détroit de Canso et Sydney *viâ* Grand-Narrows, et entre le Détroit de Canso et Louisbourg *viâ* St. Peter's, pendant l'été de 1885, avec les évaluations du coût des deux lignes ; aussi, copie des rapports d'explorations entre Grand-Narrows *viâ* Boisdale, Sydney-Nord et Sydney, et entre East Bay et St. Peter's ; de même que des rapports d'explorations entre Sydney et Loch Lomond *viâ* la Vallée de Mira et la Vallée de Salmon River, pendant l'année 1886 ; et aussi copie de tous télégrammes adressés au département des chemins de fer pendant la saison des explorations ; aussi, copie de la minute du conseil adoptant la route de Grand-Narrows à Sydney Nord et Sud, *viâ* Boisdale, avec celle du rapport de l'ingénieur au sujet de la traverse de Grand-Narrows ; et aussi, copie de tous énoncés et arguments soumis au gouvernement à l'encontre de la route de Grand-Narrows, par la délégation du Cap-Breton, en janvier dernier ; et aussi, un état indiquant la route particulière favorisée par la dite délégation. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1888—*M. Flynn* et *M. McDougall* (*Cap Breton*)..........................*Pas imprimée.*

58e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toutes réclamations adressées au département des chemins de fer pour expropriation de terrains pour la construction de l'embranchement de Saint-Charles, dans le comté de Lévis; aussi un état indiquant le montant de chaque réclamation ; le nom de ceux dont les réclamations ont été réglées jusqu'au 1er avril 1887, et le montant qui leur a été accordé; aussi le nom de ceux dont les réclamations sont encore pendantes. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888—*M. Guay*..*Pas imprimée.*

58f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le département des chemins de fer et MM. A. Pion et Cie, de Québec, au sujet d'une réclamation pour marchandises endommagées sur l'Intercolonial. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888—*M. Langelier* (*Québec-Centre*)................*Pas imprimée.*

58g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le gouvernement, ou un quelconque de ses membres, et les conseils municipaux des comtés de Pictou, Antigonish et Guysboro', Nouvelle-Ecosse, et toutes autres personnes; ainsi que copies des résolutions passées par les dits conseils municipaux concernant le

remboursement, par le gouvernement, des deniers payés par les dits conseils municipaux pour le droit d'expropriation pour le chemin de fer de Prolongement-Est, maintenant la propriété du gouvernement et en sa possession. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Kirk*......*Pas imprimée.*

58*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de tous papiers, écrits, et rapports entre M. Allan Bryanton et le gouvernement du Canada ou quelqu'un en son nom, ou entre les officiers du gouvernement et lui ou quelqu'un en son nom, ou entre le gouvernement et ses officiers, concernant la construction d'une plateforme ou d'une voie d'évitement près de sa propriété, sur la ligne du chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Jones* (*Halifax*)......*Pas imprimée.*

58*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance entre M. Albert Bryanton et le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers ou quelqu'un en son nom ; aussi, copie de tous rapports et instructions entre le dit département ou ses officiers pour placer une ligne d'évitement et un quai d'embarquement sur la propriété du dit Bryanton sur l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Jones* (*Halifax*)......*Pas imprimée.*

58*j*. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction de certains réseaux ferrés, comme suit: Chemin de fer de Québec-Central ; chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean ; chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique ; chemin de fer de jonction de Montréal à Champlain ; chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest ; compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Présentés à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par sir Charles Tupper......*Pas imprimés.*

58*k*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer Central du Grand Nord-Ouest, ou tout octroi de terres à la dite compagnie, ou pour aider à la construction de tout ou partie du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*......*Pas imprimée.*

58*l*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*—*Pas imprimée.*

58*m*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*......*Pas imprimée.*

58*n*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance et rapports entre M. John Knight et le gouvernement, et le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec le chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N-B Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones* (*Halifax*)......*Pas imprimée.*

58*o*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Correspondance entre M. Samuel Russell et le gouvernement fédéral, ou aucun de ses employés, ainsi que toutes communications et rapports de cet employé ou ces employés, au sujet d'une réclamation pour dommages causés à sa propriété par le chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones* (*Halifax*)......*Pas imprimée.*

58*p*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance et rapports entre M. Patrick Clancey et le gouvernement ou aucun de ses officiers, ou le département des chemins de fer ou aucun de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones* (*Halifax*)......*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Etat indiquant la quantité du matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant le dernier semestre de l'année expirée le 31 décembre 1887, donnant chaque espèce de matériel roulant, s'il

a été acheté par contrat, ou autrement, les noms des vendeurs, et le coût de chaque espèce ; aussi, un état montrant le matériel roulant construit dans les ateliers du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..................*Pas imprimée.*

59a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1888—Relevé détaillé des dépenses du chemin de fer Intercolonial portées au compte du capital pour les années 1879 et 1887 inclusivement. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888—*M. Jones (Halifax)* *Pas imprimée.*

59b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie des procédés de l'enquête faite à Sainte-Flavie, le 23 septembre 1887, sur le corps de Wm. L. Duncan, tué le jour précédent sur le chemin de fer Intercolonial, avec la preuve faite à cette enquête. Aussi, copie de tout rapport ou investigation sur l'accident par les autorités du chemin de fer, ou d'aucun rapport relatif à cet accident adressé au département des chemins de fer et canaux, et de toute correspondance échangée avec le dit département relativement à cette affaire. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..................*Pas imprimée.*

59c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement en février dernier, pour le clôturage du chemin de fer de Prolongement-Est, dans la Nouvelle-Écosse, et de l'Intercolonial, à partir de Pictou-Landing jusqu'à la jonction à Windsor, ainsi qu'un état indiquant le nom de la personne ou des personnes auxquelles des contrats ont été donnés, s'il en a été donné, et la longueur de clôturage donnée à chaque entrepreneur, ainsi que le montant payé à chacun d'eux. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888—*M. Kirk*..................*Pas imprimée.*

59d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de la correspondance entre J. C. Pottinger, écr, surintendant du chemin de fer Intercolonial, et M. Noël Fortin, de la paroisse de Saint-Fabien, concernant l'accident et les dommages causés à ce dernier. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888—*M. Fiset*..........*Pas imprimée.*

59e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collisions, rails brisés, ou autrement, depuis le 1er mars 1888 ; les causes et dates respectives ; les noms de tous chefs de train, ingénieurs-mécaniciens ou autres employés destitués, suspendus de leurs fonctions ou mis à l'amende à la suite de telles collisions ou de toute autre négligence de leurs devoirs ; le montant du dommage (si aucun) causé dans chaque cas à la propriété ; le chiffre de la compensation payée aux personnes possédant des propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages (s'il en est) non reglées. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..................*Pas imprimée.*

59f. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 avril 1887—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de Odias Carbonneau, Eudore Gaumont et Fidèle Pelletier, tous trois employés sur le chemin de fer Intercolonial, le premier comme opérateur du télégraphe à la Chaudière, comté de Lévis, le second comme cantonnier à Saint-Thomas, comté de Montmagny, et le troisième comme agent à la station du Cap Saint-Ignace, du dit comté. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888—*M. Choquette*..................*Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie du contrat qui existe actuellement entre le gouvernement et les entrepreneurs pour l'impression des billets de la Puissance, et de toute correspondance ayant trait à son adjudication. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1888—*M. Edgar*..................*Pas imprimée.*

61. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 avril 1888, pour un état indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier ; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu ; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ces ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée au Sénat le 18 avril 1888—*L'hon. M. Clemow*— *Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ces ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888—*M. Amyot*—*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 avril 1888—Etat donnant toutes les soumissions pour habillements de la milice depuis le premier janvier 1883, et indiquant le nom de chaque maison ou personne à qui le contrat ou les contrats ont été accordés. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1888—*M. McMullen*............................*Pas imprimée.*

62*a*. Papiers relatifs aux pensions payées—au canonnier Ryan, artillerie de place de Montréal, et au sergent Valiquette, 65ème bataillon; au salaire du gardien Bedford, champ de tir, Québec; coût de remèdes, écoles d'infanterie de Frédéricton, N.-B., et de Saint-Jean, Québec; et pensions accordées aux représentants du cap. F. T. Brown, et au lieutenant Charles Swinford; aussi, relevés des pensions payées par suite de la révolte dans les Territoires du Nord-Ouest, en 1885, avec une copie des règlements concernant le paiement de pensions pour service actif. Présentés à la Chambre des communes le 17 mai 1888, par sir Adolphe Caron—*Pas imprimés.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 juin 1887—Copie de tous contrats conclus par le gouvernement avec John Harvey pour la construction de glissoires et autres améliorations sur la rivière Mattawa; de toutes annonces demandant des soumissions pour ces travaux; des dites soumissions, et de tous autres papiers, lettres et correspondance entre le gouvernement et Harvey, au sujet des dits contrats et travaux. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888—*M Lister*..*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie de toute correspondance, pétitions et rapports concernant la réclamation des Sauvages Chippewas et Ottawas, à certaines îles dans le lac Erié et la rivière Détroit. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888.—*M. Patterson (Essex)*..............................*Pas imprimée.*

64*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1888—Copie de toute correspondance, accusations, papiers ou ordres concernant la démission d'Archibald Culbertson de la position de conseiller de la bande des Mohawks. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1887.—*M. Burdett*....................*Pas imprimée.*

64*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toute personne ou personnes au sujet de la réclamation des Sauvages de Mississauga, en vertu des divers traités concernant des terrains non cédés, ainsi que tous rapports et plans s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 8 mai 1888.—*M. Cadill*..*Pas imprimée.*

64*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario, concernant une réclamation des Sauvages des Six-Nations, demandant une indemnité pour la submersion de leurs terres par suite de la construction d'un barrage dans la Grande-Rivière, à Dunsville, par la Cie du Canal Welland, vers l'année 1833; aussi, copie de tous ordres en conseil et rapports de département relatifs à cette réclamation ou au paiement d'une indemnité. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Somerville*..*Pas imprimée.*

64*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de toutes lettres, télégrammes et requêtes adressés par des Sauvages de la réserve de Caughnawaga au ministre de l'intérieur, demandant une élection de chefs suivant les dispositions de l'Acte des Sauvages, et de toute correspondance échangée à ce sujet entre les dits Sauvages, le ministère de l'intérieur et l'agent de la réserve. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Doyon*..*Pas imprimés.*

65. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, correspondanse, arrêtés du conseil et ordres admi-

nistratifs, non encore produits, concernant : 1. Le refus de la part des autorités des Etats-Unis de permettre aux navires ou machines de sauvetage du Canada de venir en aide aux bâtiments canadiens en détresse dans les eaux américaines. 2. Le refus de la part des autorités canadiennes de permettre aux navires ou machines de sauvetage des Etats-Unis, de venir en aide aux bâtiments américains en détresse dans les eaux canadiennes. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888.—*M. Edgar—*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

65*a*. Correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

65*b*. Nouvelle correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

65*c*. Nouvelle correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

66. Copie certifiée du rapport d'un comité du Conseil privé, au sujet des chemins de fer dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, ainsi que le rapport du ministre des chemins de fer et canaux sur ce sujet, y compris copie d'un projet de convention avec annexe. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888, par sir Charles Tupper—
Pas imprimée.

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de tous rapports d'exploration et correspondance relatifs à l'exploration du détroit de Northumberland en vue de la construction d'une voie sous-marine pour traverser le détroit, avec les noms des ingénieurs employés, et le compte détaillé des dépenses encourues dans la dite exploration pendant l'année 1886. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1888.—*M. Perry—*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

67*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mars 1888, pour copie des plans et rapports de la dernière exploration relative au tunnel projeté entre le Cap Traverse, Ile du Prince-Edouard, et le Cap Tormentine, Nouveau-Brunswick. Présentée au Sénat le 18 avril 1888.—*L'honorable M. Howlan—*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

68. Copies certifiées de rapports de comités du Conseil privé, et autres papiers, concernant le désaveu de certains actes passés par la législature de la province de la Colombie-Anglaise. Présentées à la Chambre des communes le 4 mai 1888, par sir Hector Langevin—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

69. Rapport des commissaires du havre de Québec, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir Charles Tupper...*Pas imprimé.*

69*a*. Rapport des commissaires du havre de Montréal, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir Charles Tupper...*Pas imprimé.*

69*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, pétitions, rapports d'ingénieurs et autres, touchant le dragage du havre de Pictou, sur la baie de Quinté, qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888.—*M Platt*...*Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre en date du 6 juin 1887—Copie de tous papiers et correspondance concernant quelque changement à apporter dans le système de ventilation de la salle des délibérations de la Chambre des communes. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Charlton* ....*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1888—Copie du rapport fait par le professeur Saunders relativement au site de la ferme agronomique dans le Nord-Ouest, et de toutes lettres, documents et papiers concernant les divers sites proposés ainsi que les recommandations qu'il a faites à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. McMullen* ....*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, rapports et recommandations se rapportant à l'allégation du capitaine George H. Young, de Winnipeg, qui prétend avoir sauvé le prêtre blessé, le révérend père Moulin, à

Batoche, le 11 mai 1885, avec l'aide des hommes d'ambulance Bailey et King, du 90e bataillon ; et que le dit sauvetage n'a pas été effectué par le docteur Gravely, de Cornwall, tel que relaté dans le rapport du chirurgien général de la milice, présenté au parlement en mai 1886. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888.—*M. Daly*.......................... *Pas imprimée.*

73. Copie certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 juillet 1887, sur un mémoire, en date du 19 juillet 1887, du ministre des travaux publics, donnant son assentiment aux recommandations contenues dans le rapport annexé du surintendant des télégraphes du gouvernement, savoir : que les mesures nécessaires soient prises pour permettre à la Puissance de prendre part à la convention pour la protection des câbles sous-marins. Présentée au Sénat le 6 avril 1888, par l'honorable M. Abbott.. *Pas imprimée.*

74. Etats et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Arthabaska, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Montmagny et Saguenay, pour l'année 1887. Présentés à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur .... *Pas imprimés.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de tous documents concernant la demande de George G. McDonald relativement à l'exposition du centenaire de 1876. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Landerkin....Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mars 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des délibérations de la conférence coloniale tenue à Londres en 1887, pour ce qui concerne les communications postales et télégraphiques impériales par la voie du Canada, et aussi toute correspondance échangée entre les autorités impériales et le gouvernement ou quelqu'un de ses départements sur ce sujet depuis la conférence. Présentée au Sénat le 18 mai 1888—*L'honorable M. Dickey*.......................................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mai 1886, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie de toutes demandes de lettres patentes pour des terres situées dans le township 8, rangs 1 et 2, est; township 8, rangs 1 et 2, ouest ; township 9, rangs 1 et 2, est ; township 9, rangs 1 et 2, ouest ; township 10, rangs 1 et 2, est ; township 10, rangs 1 et 2, ouest ; et aussi pour les sections 11 et 29 du township 10, 2e rang, ouest, et pour toutes autres terres comprises dans l'arpentage du goulet de la rivière Sale, avec indication des patentes délivrées et des personnes à qui elles l'ont été ; aussi copie de toutes demandes de scrips avec une liste des scrips délivrés, et un état donnant les noms des personnes qui ont reçu de tels scrips à la suite de ces demandes, ou en rapport avec ces terres ou pour en tenir lieu. Présentée au Sénat le 21 mai 1888—*L'honorable M. Schultz*—
Pas imprimée.

78. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 avril 1888, indiquant la somme qu'a coûté au Canada l'entretien du bureau du gouverneur général depuis la confédération jusqu'au 1er janvier 1888, en traitements, frais de résidence, frais de voyage et toutes autres dépenses incidentes,—le dit état devant faire voir le montant payé pour chacun des gouverneurs. Présentée au Sénat le 22 mai 1888—*L'honorable M. O'Donohoe...Pas imprimée.*

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, SECTION 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET Cie., RUE WELLINGTON.
1887.

TABLE DES MATIERES.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD:—

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

PROVINCE DE QUÉBEC :—

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

PROVINCE D'ONTARIO :—

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

PROVINCE DU MANITOBA :—

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—*Fin.*

PROVINCE DE COLOMBIE BRITANNIQUE :—

TABLE DES ANNEXES.

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

A Son Excellence le Très honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, vicomte Caln et Calnstone, dans le comté de Wilts, et lord Wycombe, baron de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la pairie de la Grande-Bretagne ; comte de Kerry et comte de Shelburne, vicomte Clanmaurice et Fitzmaurice, baron de Kerry, Lixnaw, et Dunkerron, dans la pairie d'Irlande ; chevalier grand'croix de l'ordre Très-distingué de Saint-Michel et Saint-George ; gouverneur général du Canada, et vice-amiral d'icelui.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :—

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, section 37, des statuts revisés, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'année terminée le 30 juin 1887. Le rapport contient un résumé de la dépense générale du ministère, indiquant le montant disponible pour chaque branche du service, le montant périmé et le montant dépensé, ainsi qu'une description des travaux qui ont été exécutés. Il est suivi de 29 annexes qui renferment les rapports annuels de l'ingénieur en chef, de l'architecte en chef, et d'autres officiers du ministère, ainsi que d'un certain nombre de tableaux et de relevés, contenant des informations se rattachant au ministère.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère, sont :—

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien ;
LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction ;
LES TRAVAUX SUR LA RIVIÈRES NAVIGABLES ;
LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS ;
LES PONTS ET CHAUSSÉES ;
LES GLISSOIRES ET ESTACADES ;
LES TÉLÉGRAPHES.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, santionné le 2 juin 1886, la somme de $2,877,419.54, a été affectée aux dépenses des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1887 ; et par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 1, sanctionné le 23 juin 1887, la somme additionnelle de $269,026.15, a été accordée pour les mêmes fins. Outre ces sommes, celle de $471,334.97, balance non dépensée des crédits de 1885-86, a été reportée ; et les gouvernements provinciaux, les municipalités et autres corporations, ont contribué pour $36,797.93, à l'exécution de travaux,

d'un caractère provincial ou local ; de plus, la somme de $13,380 votée pour le ministère de la milice et de la défense, a été transférée, par ordre en conseil, à ce ministère. Donc, le montant total disponible, et provenant de toutes sources, était de $3,667,958.59, dont $2,699,761.17 ont été déboursées durant l'année fiscale ; $146,560.75 sont périmées le 30 septembre 1886, et la balance restait en caisse le 30 juin 1887, mais elle a été reportée par mandat spécial pour les travaux alors en progrès. Le tableau suivant indique le montant disponible pour chaque service, le montant périmé et le montant dépensé :—

	Montant disponible.	Périmé au 30 septembre 1886.	Dépense durant l'année fiscale 1886-87.
Edifices publics..........	$1,888,456 80	$112,970 09	$1,485,318 22
Havres et rivières.......	1,212,009 32	26,075 73	742,393 02
Dragueurs et dragage..	153,990 34	1,840 45	143,403 42
Glissoires et estacades..	137,778 19	....	125,672 85
Ponts et chaussées......	48,768 46	....	36,951 08
Télégraphes...............	164,493 71	5,239 28	105,498 29
Divers	62,461 77	435 20	60,524 29
	$3,667,958 59	$146,560 75	$2,699,761 17

En sus de cette dépense, les sommes suivantes ont été déboursées en vertu d'actes spéciaux du parlement :—

Chenal des navires entre Québec et Montréal..................	$191,000 00
Amélioration du havre de Quebec..................................	432,795 32
Bassin de radoub de Lévis..	20,000 00
Havres des Trois-Rivières..	203 00
Total..	$643,998 32

On trouvera plus loin les détails de la dépense, faite, par province, des montants disponibles pour les édifices publics, les havres et rivières et le dragage.

EDIFICES PUBLICS.

Le montant affecté par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, à la construction, aux réparations et à l'entretien des édifices publics, était de $1,434,652.43, et par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 1, une autre somme de $159,271.06 fut affectée aux mêmes fins. En outre de ces sommes, la balance non dépensée du crédit de 1885-86,

$276,268.91, a été reportée, ainsi que la somme de $3,914.40, balance de la contribution par le gouvernement provincial de Québec et par la cité de Québec, à la construction de la halle des exercices militaires, et la somme de $970, balance de la contribution par la ville de Winnipeg, à la construction de la halle des exercices militaires. La somme de $13,380.00, pour l'école d'infanterie de Winnipeg, a été transférée, par ordre en conseil, du ministère de la milice et de la défense, à celui des travaux publics. En sorte que le montant disponible était de $1,883,456.88, dont $1,485,318.22 ont été dépensées, $112,970.09 sont périmées le 30 septembre 1886, et la balance restait en caisse au 30 juin 1887. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé, par province :—

	Sommes disponibles.	Périmées 30 septembre 1886.	Dépense durant l'exercice 1886-87.
Nouvelle-Ecosse............	$109,974 19	$ 12,427 20	$76,714 03
Ile du Prince-Edouard......	54,226 51	355 27	48,150 64
Nouveau-Brunswick	95,190 99	93 30	77,980 72
Québec	275,296 71	8,203 38	236,206 30
Ontario	822,173 88	19,457 69	719,508 82
Manitoba.....................	165,100 59	153 59	109,511 77
Territoires du Nord-Ouest.	217,815 54	42,685 48	163,527 71
Colombie-Britanique........	131,283 44	29,594 18	40,518 26
Edifices publics en général.	17,394 95	....	13,199 97
Total..... ..	$1,888,456 80	$112,970 09	$1,485,318 22

PORTS ET RIVIÈRES.

Le crédit autorisé par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, pour l'amélioration et l'entretien des ports et des rivières dans tout le Canada était de $980,757.11, et l'acte 50-51 Victoria, chapitre 1, a affecté une autre somme de $79,255.09 aux mêmes fins. Outre ces sommes, il y avait à reporter la balance non dépensée des crédits de l'exercice 1885-86, soit un montant de $120,083.59, plus celui de $11,913.53 fourni par les corporations municipales, etc., ainsi que les sommes de $10,000.00 et de $5,000.00, contribuées respectivement, par la compagnie du chemin de fer de Midland, et la municipalité de Midland, et celle de $5,000.00 fournie par la ville de Montréal, pour rencontrer les dépenses des commissaires chargés de s'enquérir, et de faire rapport, sur les inondations de cette ville. Le montant total disponible provenant de toutes sources s'élevait donc à $1,212,009.32. On a dépensé 742,393,02;

$26,075.73 sont périmés le 30 septembre 1886, et le 30 juin 1887 la balance restait en caisse. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé par province :

	Montant total disponible.	Périmé le 30 septembre 1886.	Dépense, exercice 1886-87.
Nouvelle Ecosse............	$ 97,505 17	....	$ 59,409 39
Ile du Prince-Edouard.....	18,960 66	132 03	11,315 24
Nouveau-Brunswick........	226,517 44	15,997 32	83,435 09
Prv. maritimes en général	15,590 09	....	* ....
Québec.........	222,957 48	2,899 71	196,512 57
Ontario.........................	213,304 31	....	136,488 81
Manitoba.....	7,958 43	848 58	7,547 39
Territoires du Nord-Ouest	15,084 08	....	15,181 61
Colombie-Britannique.. ...	387,131 66	6,198 09	223,839 30
En général..................	7,000 00	....	8,663 62
	$1,212,009 32	$26,075 73	$742,393 02

DRAGUEURS ET DRAGAGE.

Par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, la somme de $139,000.00 fut affectée aux dragueurs et au dragage ; la balance $14,990.34, non dépensée du crédit de 1885-86 a été reportée, de sorte que le montant total disponible, était de $153,990.34, dont $1,840.45 sont périmés le 30 septembre 1886 ; $143,403.42 ont été déboursées et la balance restait en caisse, le 30 juin 1887. Le tableau suivant indique le montant disponible, le montant périmé et celui dépensé, par province :

	Montant total disponible.	Périmé au 30 septembre 1886.	Dépense pendant l'exercice 1886-87.
Nouveau matériel.........	$ 20,300 13	....	$ 10,185 47
Réparations..............	36,336 57	652 70	33,578 03
Nouvelle-Ecosse	30,000 00 (Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick)	....	18,522 55
Ile du Prince-Edouard.....		....	4,988 39
Nouveau-Brunswick........		....	6,489 06
Québec	18,062 06	....	19,066 71
Ontario.........................	16,660 07	....	20,250 97
Manitoba	10,271 99	....	9,501 18
Colombie-Britannique... ...	15,020 36	....	15,017 12
En général...................	7,339 16	1,187 75	5,803 94
	$153,990 34	$1,840 45	$143,403 42

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXECUTÉS.

Nous donnons plus bas, en ordre alphabétique et par province, une description des travaux qui ont été exécutés durant le dernier exercice. Nous indiquerons en même temps les crédits mis à notre disposition pour chacun de ces travaux, et les déboursés que ces derniers ont occasionnés. Là où un crédit spécial n'est pas mentionné, les déboursés ont été faits à même un crédit général.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

Amherst, chef-lieu du comté de Cumberland, se trouve au fond de la baie de Chignecto, 138 milles au nord-ouest d'Halifax.

Au cours de la session de 1886, un nouveau crédit de $4,600.00, fut votée pour l'achèvement de cet édifice, destiné à la poste, à la douane et à d'autres services, que j'ai décrit dans mon rapport de 1884-85, et la balance non dépensée de $434.82 a été reportée. Le 20 juillet 1886, un contrat fut passé avec MM. Rhodes, Curry et Cie, pour la construction d'un comptoir et de garnitures pour les voûtes; l'édifice a été terminé, puis occupé, durant l'année fiscale. Dépense durant l'exercice $5,193.85. Dépense totale, $37,588.78.

ANTIGONISH.

Antigonish, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la route du chemin de fer Halifax et Cap-Breton, 41 milles à l'est de New-Glasgow.

Durant le dernier exercice, on a fait à cet édifice quelques réparations qui ont coûté $333.12. Dépense totale: $5,520.30 pour construction, et $46.49 pour réparations.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish est située sur la rive sud-est du détroit de Cumberland, 15 milles à l'est de Merigomish, havre le plus rapproché.

A la session de 1886, un crédit de $8,000.00 fut voté pour réparer le brise-lames, et le 30 octobre 1886, contrat fut passé avec M. A. McKinnon moyennant

$7,900,00 ; à la fin de l'année fiscale les réparations étaient presque terminées, et l'on se préparait à commencer le prolongement des brise-lames. Dépense $3,376.93. Dépense totale depuis la confédération, $7,468.93.

BAIE D'ACHEPÉ.

La baie d'Achepé, dans le comté de Victoria, île du Cap Breton, est située à 100 milles environ de Baddeck.

Le 10 septembre 1886, le dragueur *George Mackenzie* commença le creusement du chenal entre l'océan et l'étang, pour servir de havre aux bateaux de pêche, et continua d'y travailler au milieu de grandes difficultés, jusqu'au 4 octobre, ayant enlevé 3,820 verges cubes de sable, moyennant une dépense de $1,282.60.

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, se trouve sur le côté nord du lac Grand-Bras-d'Or à une quarantaine de milles de Sydney.

Par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, une somme de $5,900.00 fut votée pour l'achèvement de l'édifice public, décrit dans mon rapport de 1884-5, comme étant en voie de construction, et destinée aux services de la poste, de la douane, et autres. Le 13 octobre 1886, contrat fut passé avec M. C. B. Thompson pour un calorifère, moyennant la somme dn $190, et à la fin de l'année fiscale, l'édifice était terminé et occupé. Dépense durant l'année $5,059.09. Dépense totale $13,113.99

BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie Saint-George, 8 milles à l'est du havre d'Antigonish et à 15 milles à l'ouest de l'embouchure du détroit de Canso.

A la session de 1886, une somme de $6,000.00 fut votée pour le prolongement du brise-lames construit en 1879. Le 12 novembre 1886, contrat fut passé avec M. J. McMillan, pour prolonger le brise-lames, au coût de $3,946.00, et à la fin de l'année fiscale les travaux étaient en progrès, Dépense, $118.89. Dépense totale depuis la confédération, $5,007.26.

BAIE SAINT-LAURENT.

Baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est située à l'extrémité nord de l'île du Cap-Breton, entre les Caps Nord et Saint-Laurent.

A la session de 1886, une somme de $2,000.00 fut votée pour l'ouverture d'un chenal, de la tête de la baie à un petit étang dont elle était séparée par un banc de gravier ; il ne restait plus que 15 pieds de dragage à faire, lorsque l'excavation fut remplie à son niveau original par une tempête et les travaux furent discontinués. Dépense, $664.81.

(*BEAVER RIVER*).—RIVIÈRE DU CASTOR

La rivière du Castor, dans le comté de Yarmouth, se déverse dans la baie de Fundy, près de la ligne de division entre les comtés de Yarmouth et de Digby.

Moyennant la somme de $1,000.00 votée à la session de 1886, on a ouvert un chenal pour les bateaux, allant à un bassin de refuge en dedans du haut banc de gravier par où se décharge la rivière ; on en a protégé les côtés et les travaux sont satisfaisants.

(*BIRCH ISLAND*).—ILE-AUX-MERISIERS

L'Ile-aux-Merisiers, dans le comté de Richmond, est située dans la rivière des Habitants (*Inhabitants River*) à 2 milles en amont de son embouchure dans la baie du même nom.

Durant l'année fiscale on a ouvert un chenal pour les bateaux, long de 1,500, large de 20 et profond de 2½ pieds, à l'eau basse, depuis la terre ferme jusqu'à l'île, moyennant une dépense de $500.00. C'est la seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

(*BLUE ROCK*).—ROCHER-BLEU

Rocher-Bleu, dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie Saint-George, à 2½ milles à l'est du havre de Tracadie.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour la construction d'un brise-lames, et le 24 novembre, contrat fut passé avec M. S. O'Donohue, moyennant une somme de $6,980.00, pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds, gagnant le sud-ouest à partir du Cap-Bleu, protégeant ainsi une superficie de 3½ acres, et accessible avec une profondeur d'eau minime variant de 5 à 12 pieds. A la fin de l'année fiscale une partie des matériaux avaient été livrés. Dépense $1,534.41.

BOULARDERIE.

Boularderie, dans le comté de Victoria, se trouve sur le côté sud de l'île Boularderie, près de la pointe de l'île.

A la session de 1886, la somme de $2,000.00 fut votée pour la construction d'un quai ; et durant l'année fiscale on a construit un quai de 120 pieds de long, large de 20 pieds, avec un L à son extrémité extérieure. Il y a une profondeur de 11 pieds d'eau le long de la face extérieure du quai ; cette construction a déjà rendu de grands services aux résidents de l'endroit. Dépense, $722.88. Dépense totale depuis la confédération, $2,722.88.

BROAD COVE.

Le marais de Broad Cove, dans le comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 19 milles au nord du port de Mabou et à 12 milles au sud de Marguerie.

A la session de 1886, une somme de $8,000.00 fut votée pour la construction d'un quai à cet endroit ; le 12 novembre 1886, contrat fut passé avec MM. Campbell et Boyle, moyennant une somme de $7,300.00, pour la construction d'un quai long de 400 piads, large de 25 pieds au sommet, et ayant une profondeur d'eau de 7 pieds à son extrémité extérieure. A la fin de l'année fiscale, environ le quart des travaux avait été exécuté. Dépense $683.90. Dépense totale depuis la confédération, $3,683.90.

BRULÉ.

Brûlé, dans le comté de Colchester, est situé sur le détroit de Northumberland, environ à mi-chemin entre Tatamagouche et la rivière John.

Durant l'année fiscale on a dépensé $499.19 pour réparer le quai public et l'exhausser là où il s'était affaissé.

CANADA CREEK.

Canada Creek, dans le comté de King, est situé sur la rive nord de la baie de Fundy, 60 milles à l'est du goulet de Digby.

Avec les $700.00 votées à la session de 1886, on a réparé autant que possible, la jetée ouest. Dépense totale depuis la confédération, $6,519.80.

CAP LA-RONDE.

Cap La-Ronde, dans le comté de Richmond, est à l'extrémité de la pointe sud-est de l'île Madame.

A la session de 1886, la somme de $500.00 fut votée pour ouvrir un chenal jusqu'en dedans de l'Etang, au sud du cap, où se réfugient les pêcheurs durant les tempêtes. Les travaux ont été exécutés, mais ils n'ont pas réussi, le chenal s'étant rempli. L'expérience démontre que le percement des grèves jusqu'aux étangs, pour l'usage des bateaux, donne rarement de bons résultats, parce que le chenal artificiel est ordinairement comblé par les apports de la mer. Dépense, $497.50.

CANAL DE CHESTER.

Le canal de Chester est un petit chenal ouvert par le gouvernement local en 1864–65 pour faciliter aux habitants de la côte ouest du Bassin de Chester l'accès aux quais du havre de Chester, dans le comté de Lunenbourg.

Le chenal ayant été en parti rempli, on a dépensé, durant l'année fiscale, la somme de $449.71 pour le déblayer. Dépense depuis la confédération, $696.47.

CHETICAMP.

Cheticamp, à l'extrémité nord du comté d'Inverness, est situé sur la côte sud du golfe Saint-Laurent, à 58 milles de Mabou.

Le dragueur "George Mackenzie" travailla en cet endroit, depuis le 1er juillet jusqu'au 25 août 1886, à creuser jusqu'à 13 pieds, à l'eau basse, le chenal large de 45 pieds, qui avait été ouvert en 1875-77, mais qui se trouvant exposé, s'est rempli. Quantité de matières enlevées: 12,990 verges cubes, de gravier, galet et sable. Dépense durant l'exercice, $4,361.50. Dépense totale depuis la confédération, $25,545.67.

CHIPMAN—(RUISSEAU.)

Le ruisseau de Chipman, dans le comté de King, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, 64 milles à l'est du goulet de Digby et 3 milles à l'ouest du havre de Hall.

Avec les $300.00 votées à la session de 1886, on a continué les réparations du bordage et du tablier de la jetée, et on a enlevé une chaîne de rochers à l'extrémité supérieure de la jetée. Dépense totale depuis la confédération, $5,197.33.

COW BAY.—BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte orientale de l'île, 18 milles environ au sud-est de Sydney.

Au cours de la session de 1886, une somme de $9,600.00 fut votée pour faire au brise-lames les réparations les plus urgentes, et durant l'exercice, le crédit fut dépensé à planter des pilotis jointifs sur la face du brise-lames qui regarde la mer, et à reconstruire les parties des contre-forts qui avaient été démolies par les tempêtes de l'automne et de l'hiver précédents. Ce brise-lames a 1,330 pieds de longueur et durant les tempêtes d'est il est exposé au choc des vagues de l'Atlantique. Il est aussi beaucoup affaibli par les ravages du taret. Dépense totale depuis la confédération, $155,138.15.

CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head, aussi appelé Sandford, se trouve dans le comté de Yarmouth, environ 6 milles au nord-ouest de Yarmouth.

Durant l'année fiscale, la jetée a été généralement réparée et l'on a construit un "éperon" long de 28 pieds, à angle droit avec la jetée du côté de la mer pour arrêter le gravier et l'empêcher d'être balayé autour de l'extrémité de la jetée. Dépense totale depuis la confédération, $3,709.03.

DIGBY.

Digby, chef-lieu du comté de Digby, est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

A la session de 1886, la somme de $1,250.00 fut votée pour réparer la jetée qui avait été presque entièrement détruite par une forte tempête le 27 décembre 1885, et les réparations temporaires furent complétées au commencement de l'année fiscale. Depense, $767.62. Dépense totale depuis la confédération, $20,101.71

(EAST RIVER), RIVIÈRE DE L'EST.

La rivière de l'Est, comté de Pictou, se déverse dans le havre de Pictou, en aval de New Glasgow.

Durant l'année fiscale, on enleva plusieurs bancs de roche et de gros cailloux qui nuisaient à la descente du bois, sur un parcours d'environ 10 milles. Dépense, $499.99.

ECONOMIE.

Economie, dans le comté de Colchester, est situé sur le côté nord du bassin de Minas.

A la session de 1886, une somme de $1,500 fut votée pour la construction d'un brise-lames à cet endroit. Durant l'exercice on a commencé les travaux d'une construction de 200 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur ; à la fin de l'année fiscale les travaux étaient presque terminés. Dépense, $951.19.

FOX ISLAND—ILE-AUX-RENARDS.

Ile-aux-Renards, ou Laurenceton, est dans le comté d'Halifax, sur la côte de l'Atlantique, environ 15 milles à l'est du havre d'Halifax.

L'île est reliée à la terre ferme par une dune de sable, longue de 935 pieds, et sert de havre, pour les bateaux de pêche. Cette dune était brisée par la mer, et au cours de la session de 1886, la somme de $2,500 fut votée pour sa conservation. Le 6 septembre 1886, contrat fut passé avec M. D. Sutherland moyennant $3,200, pour des travaux de protection, et durant l'année fiscale, les travaux ont été exécutés. Dépense, $2,563.69.

GRANTON.

Granton, dans le comté de Pictou, est situé sur la rivière du Milieu, de Pictou, à une dizaine de milles de Stellarton.

Le dragueur " Cape Breton " qui creusait le chenal en cet endroit, au commencement de l'année fiscale en acheva le creusement le 14 juillet 1886, ayant enlevé 2,125 verges cubes de boue, au coût de $816.27. Dépense totale, $4,027.19.

GRANDE-TANCOOK.

L'île " Grande-Tancook " comté de Lunenbourg, se trouve à l'embouchure de la baie Mahone, environ 6 milles au sud de la ville de Chester.

A la session de 1886, la somme de $2,500 fut affectée aux réparations de la jetée, construite en 1873 aux frais des gouvernements fédéral et local, et à la fin de l'année fiscale, on commençait la livraison des matériaux nécessaires. Dépense $1,167.34. Dépense totale depuis la confédération, $3,167.34.

GRAND-VILLAGE.—(LONDONDERRY).

La rivière du Grand-Village, dans le comté de Colchester, se décharge vers le haut de la baie de Cobequid, à 18 milles environ de Truro.

A la session de 1886, la somme de $3,900.00 fut votée pour continuer les travaux de redressement du chenal mentionné dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année fiscale on a continué ces travaux. Dépense, $2,900.00. Dépense totale depuis la confédération, $8,000.00.

GROS-NEZ.

Gros-Nez, petit village de pêche, à l'extrémité est de l'île Petit-de-Gras, dans le comté de Richmond.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les travaux de protection mentionnés dans le rapport de l'année dernière. Dépense, $100.00. Dépense totale depuis la confédération, $1,750.00.

HALIFAX.

Halifax, capitale de la Province, est situé sur le côté ouest de la baie de Chebucto, ou havre d'Halifax, baie profonde de l'Atlantique.

EDIFICE FÉDÉRAL.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale, $1,183.49. Dépense totale depuis la confédération $105,114.95 pour construction, et $60,217.79 pour réparations.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1887, la somme de $6,000.00 fut votée pour compléter les modifications, de l'édifice loué de M. D. Falconer, de manière à en faire un entrepôt de vérification, telles que mentionnées dans mon rapport de l'année dernière, comme étant en progrès ; durant l'année fiscale, ces changements ont été complétés moyennant une dépense de $8,276.76 pour construction, et $1,526.65 pour réparations. Dépense totale depuis la confédération, $10,084.64 pour construction, et $2,109.98 pour réparations.

HAVRE.

Le dragueur "St. Lawrence" a complété l'approfondissement du chenal du Bras nord-ouest, où il était en opération au commencement de l'année fiscale, le 15 juillet 1886, ayant enlevé 3,850 verges cubes de boue et de cailloux. On le transporta alors au quai de la Cie Cunard, où il enleva 1,400 verges cubes de boue et de vieux billots. Dépense, $1,269.76. Dépense totale pour le dragage du havre d'Halifax, depuis la confédération, $12,040.86.

HAVRES EN GENERAL—NOUVELLE-ECOSSE.

A la session de 1886, le crédit ordinaire de $12,000.00 fut voté pour l'entretien général des havres des provinces maritimes. De ce crédit, la somme de $3,200.30 constituait la part de la Nouvelle-Ecosse.

HARBOURVILLE.

Harbourville, dans le comté de King, est située sur la côte sud de la baie de Fundy, environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

A la session de 1886, la somme de $1,500.00 fut votée pour réparer les deux jetées qui forment le havre, et durant l'exercice, les travaux ont été exécutés. Dépense, $2,970.30. Dépense totale depuis la confédération, $7,469.55.

INDIAN ISLANDS.

Indian Islands, dans le comté de Cap-Breton, constituent un groupe de petites îles sur le côté nord de la baie de l'Est, lac du Grand Bras d'Or.

A la session de 1886, un crédit de $1,000.00 fut affecté pour nettoyer le chenal, ouvert par le ministère en 1881-82, entre les deux îles, situées le plus au sud; les travaux ont été exécutés durant l'année fiscale. Dépense, $1,000.00. Dépense totale depuis la confédération, $3,196.45.

INGONISH.

Ingonish, dans le comté de Victoria, est situé sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre Sydney et le cap Nord.

A la session de 1886, la somme de $2,000.00 fut votée pour améliorer l'entrée du vaste étang près de la côte maritime. Une bouée d'amarrage a été placée pour faciliter aux vaisseaux l'entrée du port intérieur, au jusant, et des travaux de protection sur la grève, longs de 58 pieds, hauts de 12 pieds et larges de 20 pieds, ont été commencés, et ils étaient presque terminés à la fin de l'année fiscale. Dépense, $932.36. Dépense totale depuis la confédération, $88,488.90.

KINGSPORT.

Kingsport, autrefois Pointe-du-Chêne, dans le comté de King, est situé sur la côte ouest du bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon.

A la session de 1886, la somme de $2,550.00 fut votée pour les réparations de la jetée, qui avait été sérieusement endommagée par une tempête en 1885 ; durant l'année fiscale, les travaux furent commencés. Dépense, $856.16. Dépense totale depuis la confédération, $25,588.83.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 18 milles à l'est du port de Pictou.

A la session de 1886, un crédit de $2,500.00 fut voté pour la construction d'un quai de 150 pieds de longueur, dans une profondeur d'eau de 12 pieds à mer haute ; les travaux furent commencés, mais non terminés, avant la fin de l'année fiscale. Dépense, $1,548.49.

LITTLE GLACE BAY.

Little Glace Bay, dans la comté du Cap Breton, se trouve sur la côte de l'Atlantique, à 14 milles de Sydney et à 5 milles au sud est de Lingan.

Le dragueur "St. Lawrence" travailla du 7 septembre au 6 octobre 1886, à l'amélioration de l'entrée du havre ; il enleva 4,025 verges cubes d'argile, de pierre, limon, etc., entraînant une dépense de $973.49. Beaucoup de temps fut perdu à cause des intempéries. Dépense depuis la confédération, $9,661.09.

LUNENBOURG.

Lunenbourg, capitale du comté du même nom, est située sur la baie de Lunenbourg, 45 milles, par eau, à O. S O. d'Halifax, et à 72 milles, par terre.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour l'achat d'un terrain pour un édifice public ; le 1er mai 1887, l'on acheta de Mde C. A. Creighton, pour la somme de $3,900.00, un terrain de 120 pieds de front sur la rue King, d'une profondeur de 80 pieds, et s'étendant de la rue Lincoln à la rue Pelham.

McNAIR, ANSE DE.

L'anse de McNair, dans le comté d'Antigonish, est situé, sur la côte ouest de la baie Saint-George, à environ 5 milles au sud-ouest du Cap George.

A la session de 1886, un crédit de 5,000.00 fut affecté aux réparations du brise-lames construit par le ministère en 1873. Le 1er avril 1887, un contrat fut passé avec M. A. McKinnon, pour la reconstruction d'une longueur de 160 pieds du brise-lames, pour la somme de $9,500.00 ; mais à la fin de l'année fiscale les travaux n'étaient pas encore commencés. Dépense totale depuis la confédération, $38,202.65.

MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, 6 milles au sud de Port Hood.

A la session de 1886, une somme de $2,000 00 fut votée pour continuer les travaux de protection en brique et en pierre, mentionnés dans le rapport de l'année dernière ; durant l'année fiscale on en a construit une longueur de 500 pieds. Dépense, $1,931.05. Dépense totale depuis la confédération, $113,413.34.

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du goulet de Digby.

A la session de 1886, un crédit de $8,500.00 fut affecté aux réparations de la jetée qui avait été sérieusement endommagée par une tempête le 26 décembre 1885, alors qu'il s'était fait une brèche de 120 pieds de largeur à travers la jetée. Cette brèche a été fermée, et à la fin de l'année fiscole les autres travaux de réparation étaient en progrès. Dépense, $6,082.36. Dépense totale depuis la confédération, $15,232.36.

MORDEN, JETÉE DE.

Morden, dans le comté de King, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, 30 milles à l'est du goulet de Digby.

Durant l'exercice, on a réparé la pile, longue de 60 pieds, ainsi que le "brisant." Dépense, $400.00. Dépense totale depuis la confédération, $5,450.06.

NEW GLASGOW.

New Glasgow, dans le comté de Pictou, se trouve sur la rivière de l'Est, près de son embouchure dans le havre de Pictou, et à 104 milles d'Halifax par le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1887, on a voté un autre crédit de $8,000.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné au bureau de la poste, à la douane et à d'autres services, dont j'ai fait la description dans le rapport annuel de 1883–84 ; la balance non dépensée du crédit de 1885–86 a été reportée. Dans l'automne de 1886, l'édifice fut achevé et occupé. Dépense, $6,909.30. Dépense totale, $43,285.61.

NORTH SYDNEY.

North Sydney, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le bras nord-ouest du havre de Sydney, à 18 milles de Sydney.

La somme de $15,000 fut votée pendant la session de 1886, pour la construction d'un édifice destiné au bureau de la poste, de la douane et à d'autres services, mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant sous contrat et la balance $3,050.08, non dépensée du crédit de 1885–86 a été reportée. Le 18 décembre 1886, contrat fut passé avec la "Compagnie de fonderie et de machines de Truro" pour la construction d'un calorifère, moyennant la somme de $1,275.00 ; à la fin de l'année fiscale les travaux étaient tellement avancés que l'on espérait compléter l'édifice et l'occuper dans l'automne. Dépense, $14,733.80. Dépeuse totale, $19,232.74.

PARRSBORO' OU L'ILE-AUX-PERDRIX, JETÉE DE.

La jetée de Parrsboro', ou de l'Ile-aux-Perdrix, dans le comté de Cumberland, se trouve près de l'embouchure de la rivière de l'Ile-aux-Perdrix, sur la côte nord du bassin de Minas.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86 qui a été reportée, et la somme de $1,074.76 votée à la session de 1887, on a fait à la jetée les réparations suivantes: les travaux extérieurs furent bordés de bois dur et renforcés par des bandeaux de fer ; on a posé de nouvelles défenses, et on en a renforcé d'autres ; on a lesté de nouveau le sommet; renouvelé le tablier et les longerons en dessous; et on a construit une pile à l'extrémité intérieure pour empêcher la mer de couper le rivage. Dépense, $2,000. Dépense totale depuis la confédération, $17,167.05.

PETITE-RIVIÈRE.

Petite-Rivière, dans le comté de Lunenbourg, se déverse dans la baie Palmerston, sur l'Atlantique.

Avec le crédit de $600 voté à la session de 1886, on a exhaussé de 18 pouces, le bout du brise-lames vers le large, à la Pointe-au-Cerisier, que j'ai mentionné dans le rapport de l'année dernière ; on a ajouté des grandes pierres au talus extérieur à l'extrémité, et l'on a remis en place quelques unes des grandes pierres du couronnement que la mer avait déplacées. Dépense $563.37. Dépense totale depuis la confédération, $5,813.67.

PICKETT, JETÉE DE.

La jetée de Pickett, dans le comté de King, est située à environ 2 milles en aval du village de Canning, près de l'embouchure de la rivière des Habitants, qui se déverse sur le côté ouest du bassin de Minas.

On a dépensé la somme de $499.98 pour réparer les abords, et l'extrémité extérieure de la jetée, construite il y a quelques années par le gouvernement local et les habitants de l'endroit. Dépense totale depuis la confédération, $2,299.87.

PICTOU.

Pictou, chef-lieu du comté de Pictou, est situé sur le havre du même nom, qui s'ouvre dans le détroit de Northumberland.

Durant l'exercice la somme de $37.34 a été dépensée pour les réparations nécessaires à la douane. Dépense totale pour la construction de cet édifice, $25,070.05, pour les réparations, $5,036.89.

PORT GREVILLE.

Port Greville, dans le comté de Cumberland, est situé sur la baie Greville, à 14 milles environ de Parrsboro'.

A la session de 1886, la somme de $6,000 fut votée pour améliorer l'entrée de l'embouchure de la rivière. Le 12 juillet 1886, un contrat fut passé pour prolonger de 250 pieds le brise-lames, avec M. Moïse Hatfield, pour la somme de $5,775, et les travaux ont été complétés. On a aussi reconstruit les 70 pieds extérieurs de l'ouvrage de protection de la grève. Dépense, $4,929.18. Dépense totale depuis la confédération, $11,002.10.

SHEET HARBOUR.

Sheet Harbour, dans le comté d'Halifax, est situé sur l'Atlantique, 77 milles à l'est d'Halifax.

A la session de 1886, la somme de $5,000.00 fut votée pour la construction d'un quai à délestage, mais jusqu'à la fin de l'année fiscale, on n'avait pas exécuté de travaux et la somme de $78.84 avait été dépensée pour faire un examen. Depuis la clôture de l'exercice, on a passé un contrat.

ILE DE SURETTE.

L'île de Surette, dans le comté de Yarmouth, est située à 13 milles au sud-est de Yarmouth.

Du crédit voté à la session de 1886, pour l'île de Surette et la rivière au Castor, on a dépensé la somme de $960.12 pour construire un quai, long de 100 pieds et large de 25 pieds, qui, déjà est d'une grande utilité pour la localité.

SYDNEY.

Sydney, chef-lieu du comté de Cap-Breton, est situé sur le côté est de l'île du Cap-Breton, à la tête du havre de Sydney, à 285 milles au nord-est d'Halifax.

HÔPITAL DE MARINE.

De la balance non dépensée du crédit de 1835-36, la somme de $468.85 a été déboursée pour construire un petit dépôt, et faire les réparations nécessaires. Dépense totale pour la construction, $10,408.10, et $302.50 pour les réparations.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, un crédit de $3,500.00 fut de nouveau voté pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, et lors de la clôture de l'exercice on était à en préparer les plans, en vue de demander des soumissions. Dépense totale, $1,513.49.

STATION DE QUARANTAINE.

Cet édifice dont on trouvera une description complète dans le rapport de 1882-83 a été terminé et occupé. Dépense durant l'exercice, $128.50; dépense totale, $6,453.50 pour construction, et $128.50 pour réparations.

TATAMAGOUCHE.

Da rivière Tatamagouche, dans le comté de Colchester, se déverse dans l'angle sud-ouest de la baie Tatamagouche, détroit de Northumberland.

Le dragueur "Cape Breton," travailla du 15 juillet au 27 septembre 1886, à ouvrir un chenal à travers la dune à l'embouchure de la rivière, et enleva 14,255 verges cubes de limon et de sable, au coût de $5,464.28. Dépense totale depuis la confédération, $14,938.87.

(*THREE FATHOM HARBOUR*) HAVRE DE TROIS-BRASSES.

Havre de Trois-Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé sur la côte de l'Atlantique, 14 milles à l'est du havre d'Halifax.

La sommes de $25.00 a été dépensée pour les réparations nécessaires des travaux de protection de la grève. Dépense totale depuis la confédération, $4,622.17.

TRURO.

Truro, chef-lieu du comté de Colchester, est situé à environ 2 milles plus haut que la tête de la baie Cobequid, et est une localité importante sur le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1887, on a voté une autre somme de $4,000.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1883 84 contient une description détaillée ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $4,883.61, a été reportée. L'édifice est complété et occupé. Dépense, $5,020.94. Dépense totale, $36,619.01 pour construction et $31.10 pour réparations.

WEST PUBNICO.

Pubnico est situé sur l'Atlantique, à l'extrémité ouest du comté de Yarmouth, à environ 28 milles de la ville de Yarmouth.

Le crédit de $1,000.00 voté à la session de 1886, nous a permis de prolonger de 230 pieds le quai mentionné dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale depuis la confédération, $1,998.62.

WHITE POINT—POINTE-BLANCHE.

Pointe-Blanche se trouve dans le comté de Queen, sur la côte Atlantique, 8 milles environ au sud-est de l'entrée du havre de Liverpool.

Le brise-lames, construit il y a quelques années par le gouvernement local, prolongé et réparé par le gouvernement fédéral en 1879 et 1884, étant très exposé aux tempêtes de l'Atlantique, et très endommagé par les ravages du taret, qui y est très destructeur, fut considérablement endommagé en 1885 ; tellement que les piles extérieures furent enlevées, avec leur lest, ainsi qu'une partie du talus de pierre, déposés sur la partie de grève protégée par le brise-lames. A la session de 1886, un crédit de $1,000.00 fut affecté aux réparations ; et durant l'année fiscale le lest a été enlevé et quelques réparations ont été faites au reste du brise-lames. Dépense, $1,004.92. Dépense depuis la confédération, $8,473.83.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, dans le comté d'Inverness, est situé sur la côte sud de la baie de Whycocomagh, bras du lac Grand Bras d'Or.

Durant l'exercice, le chenal conduisant à l'étang a été redressé et l'on a protégé son côté est par un tunage de pierre et de fascines, entraînant une dépense de $499.96. Dépense totale depuis la confédération, $2,809.14.

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, est situé sur un bras du bassin de Minas, 45 milles au nord-ouest d'Halifax.

A la session de 1887, on a voté de nouveau un crédit de $3,700.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1883-84 contient une description détaillée ; l'édifice a été garni, meublé et est occupé. Dépense, $4,095.86. Dépense totale, $32,347.29.

YARMOUTH

Yarmouth, chef-lieu du comté de Yarmouth, est situé sur une petite baie du littoral de l'Atlantique, 205 milles au sud-est d'Halifax, et est le terminus de la ligne du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

HAVRE.

A la session de 1886, un crédit de $2,000.00 a été affecté, à l'amélioration du havre. Durant l'année, les travaux de protection de la grève, qui dans quelques endroits, avaient été déchaussés par la mer, furent ragréés, et d'autres parties réparées. On a continué l'élargissement du chenal, mentionné dans le rapport de l'année dernière. Le dragueur *Canada* a travaillé depuis le 1er juillet jusqu'au 30 septembre 1886, d'abord près du Rocher-aux-Homards, puis à faire une tranchée de 60 pieds de largeur et profonde de 14 pieds à l'eau basse, jusqu'à près de la moitié de la pointe de la Fourche (Crotch) ; il a enlevé 10,485 verges cubes de sable et de limon. Lorsque ces travaux seront terminés, l'entrée du havre sera considérablement améliorée. Dépense, $4,931.24. Dépense totale depuis la confédération, $43,143.71.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, on a voté un nouveau crédit de $10,000.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1884-85 contient une description détaillée. Le 1er novembre 1886, un contrat fut passé avec M. Joseph Muirhead pour un calorifère, moyennant la somme de $2,440.00 ; durant le cours de l'exercice, l'édifice a été terminé et est occupé. Dépense, $10,163.68. Dépense totale, $37,189.67.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CASCUMPÈQUE.

Cascumpèque, dans le comté de Prince, est situé sur le côté nord de la rivière Foxley, bras de la baie de Cascumpèque, environ 20 milles au sud du cap Nord.

A la session de 1886, un crédit de $5,000.00 fut affecté à l'ouverture d'un chenal, large de 100 pieds, et profond de 14 pieds, à l'eau basse, à travers la barre de grès qui obstruait ce chenal, dont j'ai parlé dans le rapport de l'année dernière; les travaux ont été continués durant l'année fiscale. Dépense, $3,154.72. Dépense totale depuis la confédération, $7,958.29.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de la province, est située sur une langue de terre, entre les rivières Nord et Hillsborough, dans le comté de Queen.

NOUVEL ÉDIFICE FÉDÉRAL.

A la session de 1886, une somme de $33,700.00 fut votée pour continuer les travaux de l'édifice fédéral, mentionné dans mon rapport de l'année dernière, comme étant sous contrat. Le 22 septembre 1886, contrat fut passé avec MM. McKinnon et McLean, pour un appareil de chauffage, moyennant la somme de $4,923.12 ; durant l'année fiscale l'édifice a été terminé, meublé et est occupé. Dépense, $33,914.94. Dépense totale depuis la confédération, $86,441.57.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX (TEMPORAIRES).

Durant l'exercice, la somme de $2,066.04 a été dépensée sur les différents édifices de la ville occupés par les services de la poste, de la douane, et autres. Dépense sur ces édifices, y compris le loyer, $13,674.49.

GEORGETOWN.

Georgetown, chef lieu du comté de King, est situé sur la côte nord de la rivière Montague, près de son embouchure dans la baie Cardigan.

Des parties du tablier de la jetée de la Reine ont été renouvelées. Dépense, $334.67. Dépense totale depuis la confédération, $3,588.91.

HAVRES EN GENÉRAL, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

A la session de 1886, le crédit ordinaire de $12,000.00 fut votée pour l'entretien général des havres des provinces maritimes, dont $3,200.29 étaient affectées à l'Ile du Prince-Edouard.

JETÉE DE KIER'S SHORE.

Kier's Shore, est situé sur le côté est de la baie Richmond ou Malpèque, dans le comté de Prince.

La jetée est une de celles qui ont été transférées par le gouvernement local au gouvernement fédéral—on y a fait quelques légères réparations, au coût de $7.25. Dépense totale, $5,591.46.

MIMINIGASH.

Nord, ou Grand Miminigash, se trouve dans le comté de Prince, à environ 20 milles de la Pointe-de-l'Ouest, et à 18 milles du Cap-Nord.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Dépense, $215.97. Dépense totale depuis la confédération, $9,051.73.

MONTAGUE.

Montague, dans le comté de King, se trouve à environ 26 milles à l'est de Charlottetown.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $3,800.00 fut affecté à la construction d'un édifice destiné au service de la poste, et autres, dont le rapport de l'année dernière contient la description; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $2,269.90, a été reportée. Durant l'exercice, l'édifice a été complété et est occupé. Dépense, $5,293.64. Dépense totale, $6,315.47.

NEW LONDON

New London, ou baie de Greville, dans le comté de Queen, se trouve à environ 10 milles au sud-est de l'entrée de la baie Richmond.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $2,500.00 fut voté pour réparer le brise-lames, le 28 septembre 1886, et un contrat fut passé avec M. George McKay pour la construction d'une longueur de 420 pieds, moyennant la somme de $1,400; les travaux ont été terminés avec satisfaction avant la clôture de l'exercice. Dépense, $1,524.28. Dépense depuis la confédération, $11,862.43.

NINE MILE CREEK (RUISSEAU DE NEUF-MILLES).

Nine Mile Creek, dans le comté de Queen, se trouve sur la côte nord-ouest de la baie Hillsboro', sur le lot nº 65.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $97.66 pour réparer temporairement la jetée qui est une de celles transférées par le gouvernement local. Dépense depuis la confédération, $579.66.

PORT SELKIRK.

La jetée de Port Selkirk se trouve sur le lot nº 57 dans le comté de Queen, sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son entrée dans la baie Orwell.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $750.00, qui a été reportée, on a exhaussé l'extrémité inférieure de la jetée, sur une longueur de 40 pieds; on a enfoncé des pieux, à tous les cinq pieds, le long de sa face, pour empêcher tout déplacement vers l'extérieur; on a démoli la pile supérieure ainsi que l'arche de communication parce qu'il était impossible de les réparer. Dépense, $729.80. Dépense totale depuis la confédération, $4,319.18.

RED POINT.

La jetée de Red Point, dans le comté de Queen, se trouve sur la côte est de la rivière Hillsboro', 6 milles environ au nord-est de Charlottetown.

Durant l'année fiscale, on dépensa la somme de $199.97 pour des réparations nécessaires. Dépense totale sur cette jetée depuis son transfert par le gouvernement local, $799.07.

RUSTICO.

Rustico, dans le comté de Queen, est situé sur la côte septentrionale de l'île, à mi-chemin entre Pointe-Nord et Pointe-Est.

On a fait quelques légères réparations à l'extrémité extérieure du brise-lames, avec une dépense de $70.00. Dépense totale depuis la confédération, $18,849.91.

SOURIS.

Souris se trouve sur la baie Colville, dans le comté de King, 16 milles à l'est de la Pointe-Est, et est le terminus de la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à l'est.

Au cours de la session de 1886, la somme de $7,000.00 fut votée pour continuer les réparations du brise-lames et durant l'année fiscale, on l'a renforcé par des pilotis jointifs et on l'a chargé d'une certaine quantité de lest. Dépense $1,730.63. Dépense totale depuis la confédération, $110,187.63.

STURGEON PIER—JETÉE DE L'ESTURGEON.

La jetée de l'Esturgeon se trouve sur la côte sud de la baie de Cardigan, à 6 milles environ de Georgetown, dans le comté de King.

Durant l'exercice, on a réparé le chemin et posé un nouveau tablier sur la pile extérieure. Dépense, $50.09. Dépense totale, $897.92.

SUMMERSIDE.

Summerside, comté de Prince, est le principal port d'escale à l'extrémité occidentale de l'Ile du Prince-Edouard, pour les vapeurs qui font le service de Shédiac, N.-B., en rapport avec le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1886, on a voté un nouveau crédit de $3,000.00 pour continuer les travaux de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1883-84 donne une description détaillée ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $1,402.61, a été reportée. L'édifice a été terminé et est occupé. Dépense, $3,292.15. Dépense totale, $34,260.64.

TIGNISH.

Tignish, est situé à l'embouchure de la grande rivière Tignish, dans le comté de Prince, 8 milles environ à l'est de la Pointe-Nord.

Le dragueur " Prince-Edward " travailla entre les jetées qui forment le havre depuis le commencement de l'année fiscale, jusqu'au 25 septembre 1886, époque où il prit ses quartiers d'hiver après avoir enlevé 6,137 verges cubes d'argile, de sable et de roche, moyennant une dépense de $4,983.39. Dépense totale depuis la confédération, $34,797.59.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester se trouve sur la baie de Bathurst qui s'ouvre dans la baie des Chaleurs, à environ 175 milles de Saint-Jean.

A la session de 1886, un autre crédit de $9,000.00 fut voté pour la continuation des travaux de l'édifice destiné au service de la poste, et à d'autres service dont une description détaillée se trouve dans le rapport de 1884-85 ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $2,408.60, a été reportée. Le 6 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. S. Gammon, pour les garnitures du bureau de poste, moyennant une somme de $1,300.00 ; le 15 octobre 1886, un contrat fut passé avec MM. Wisdom et Fish, pour la somme de $1,550.00. Les travaux de l'édifice ont été poursuivis avec activité ; à la clôture de l'année fiscale on espérait qu'il serait occupé dans l'automne. Dépense, $13,111.02. Dépense totale, $26,773.37.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, se trouve sur le détroit de Northumberland ; c'est le point d'où l'on fait généralement la traversée à l'Ile du Prince-Edouard, en hiver.

A la session de 1886, un crédit de $130,000.00 fut voté pour continuer les travaux du quai mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant sous contrat. Les entrepreneurs ont fait peu de progrès, n'ayant construit que 230 pieds de la portion près de terre, dont la longueur totale est de 2,500 pieds; depuis la fin de l'année fiscale, on leur a enlevé le contrat. Dépense, $7,705.74. Dépense totale depuis la confédération, $14,147·29.

CARLETON.

Carleton est situé dans le comté de Carleton, sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, dans la division électorale de la cité de Saint-Jean.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière. Dépense, $144.45. Dépense totale, $14,058.64.

CHATHAM.

Chatham, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rivière Miramichi, 12 milles environ en amont de son embouchure.

Durant l'année fiscale on dépensa la somme de $34.18 pour réparer l'édifice public. Dépense totale pour sa construction, $13,781.77 ; pour ses réparations, $4,828.11.

CLIFTON.

Clifton, dans le comté de Gloucester, est situé sur le côté sud de la baie des Chaleurs, 19 milles environ à l'est de l'entrée du havre de Bathurst.

A la session de 1886, la somme de $582.11, fut votée pour payer à MM. Read et Cie les frais de réparations qu'ils avaient faites au brise-lames en 1883, et durant l'exercice cette somme leur a été payée. Dépense totale depuis la confédération, $10,263.86.

COCAGNE.

Cocagne, dans le comté de Kent, est situé sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, 10 milles environ à l'ouest de Shédiac.

Le dragueur " St. Lawrence " travailla du 2 au 28 août 1886, à ouvrir un chenal, profond de 14 pieds de profondeur, à travers la dune, à l'entrée du havre ; il enleva 12,600 verges cubes de sable, d'argile et de coquilles, moyennant une dépense de $3,047.46. Dépense totale depuis la confédération, $8,196.36.

DALHOUSIE.

Dalhousie, chef-lieu du comté de Restigouche, est situé sur la côte sud de la rivière Restigouche, à son embouchure dans la baie des Chaleurs.

La somme de $5,000.00 ayant été votée à la session de 1886, pour la construction d'un quai à délestage, un contrat fut passé le 13 décembre 1886, avec M. George Gordon pour la construction d'un quai de 300 pieds de longueur, pour la somme de $7,600.00, et à la fin de l'année fiscale les travaux étaient en progrès. Dépense $213.85, qui est la seule faite à cet endroit depuis la confédération.

DORCHESTER.

Dorchester, chef-lieu du comté de Westmoreland, est situé sur la rive gauche de la rivière Petitcodiac près de son entrée dans la baie Shepody.

A la session de 1886, on a voté un nouveau crédit de $20,000.00 pour continuer la nouvelle aile des cellules, mentionnée dans les rapports antérieurs, comme étant sous contrat. Le 31 août 1886, un lot de terrain, contenant 24½ acres, nécessaire aux besoins du pénitencier, a été acheté de C. E. Knapp et uxor, pour la somme de $548.80. Durant l'année fiscale on a completé l'aile des cellules et la chaufferie, on y a introduit l'appareil de chauffage à la vapeur; on a garni les cellules, bâti des porches et exécuté d'autres travaux dont on trouvera une description détaillée dans l'annexe n° 2, pages 25 et 26. Dépense, $19,351.44. Dépense totale, pour construction $454,858.00; pour réparations $260.00.

ELM TREE RIVER. (RIVIERE-AUX-ORMES).

Elm Tree River, est un petit ruisseau, dans le comté de Gloucester, qui coule dans la baie des Chaleurs, 10 milles environ au nord de Bathurst.

Plusieurs cailloux qui rendaient l'entrée du havre difficile et dangereuse furent enlevés, entraînant une dépense de $25.00, seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

FRÉDÉRICTON.

Frédéricton, capitale de la province du Nouveau-Brunswick, est située dans le comté de York, sur la rivière Saint-Jean, environ 60 milles de la ville de Saint Jean.

EDIFICE PUBLIC.

Au cours de la session de 1886, la somme de $1,400.00 fut votée pour les réparations de cet édifice, et à la session de 1887, on a voté un autre somme de $600.00 destinée aux mêmes fins. Durant l'exercice on a peinturé, colorié, etc., posé de nouveaux trottoirs en asphalte, et regarni la voûte en y ajoutant d'autres garnitures. Dépense, $2,266.21. Dépense totale, $30,521.57 pour construction, et $2,850.39 pour réparations.

GRANDE-ANSE.

Grande-Anse, dans le comté de Gloucester, est une petite crique sur la côte méridionale de la baie des Chaleurs, presque à mi-chemin entre Bathurst et Shippagan.

Au cours de la session de 1886, la somme de $1,500.00 fut votée pour réparer le brise-lames bâti par le ministère en 1875, dont le couronnement avait été enlevé par la débâcle de la glace le 22 janvier 1886, et durant l'année, on a reconstruit la partie démolie. Dépense, $1,743.84. Dépense totale, $13,837.05.

HAVRES EN GÉNÉRAL, NOUVEAU-BRUNSWICK.

A la session de 1886, le crédit ordinaire de $12,000.00 fut voté pour l'entretien général des havres et rivières des Provinces Maritimes, dont la somme de $3,200.29 étaient la part du Nouveau-Brunswick.

HOPEWELL CAPE.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, se trouve sur la côte ouest de la rivière Petitcodiac, 7 milles en aval de Hillsboro et 7 milles en amont de l'île Grindstone, à l'embouchure de la rivière.

Durant l'année, on a creusé et redressé le petit cours d'eau qui coule près du quai à délestage, et l'on a creusé à l'extrémité du quai pour faciliter l'abordage des vaisseaux sous lest. Dépense, $299.94. Dépense totale depuis la confédération, $7,543.52.

KINGSTON.

Kingston, dans le comté de Kent, se trouve sur la rivière Richibucto, à 3 milles de son embouchure, et 36 milles de Shédiac.

A la session de 1886, la somme de $1,000.00 fut votée pour réparer l'hôpital de la marine, située à mi-chemin entre Kingston et Richibucto, et à la session de 1887, on vota un autre crédit de $600.00. Durant l'année, on y a fait beaucoup de réparations et de changements, au coût de $1,406.81.

MONCTON.

Moncton, dans le comté de Westmoreland, est situé à la tête de la navigation de la rivière Petitcodiac, à 80 milles de Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1887, un autre crédit de $1,200.00 fut voté pour construire des trottoirs, etc., pour l'édifice public, que j'ai décrit complètement dans mon rapport annuel de 1883-84; durant l'exercice, on a exécuté les travaux. Dépense $1,122.11. Dépense totale pour construction de cet édifice, $44,960.59; pour réparation, $115.51.

NEWCASTLE.

Newcastle, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive gauche de la rivière Miramichi, à 18 milles environ de son embouchure dans la baie de Miramichi.

Au cours de la session de 1886, le crédit de $10,450.00 fut voté pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, mentionné dans le rapport de l'année dernière, comme étant sous contrat, et que j'ai décrit dans mon rapport de 1884-85. L'édifice est maintenant terminé et occupé. Dépense $6,816.27. Dépense totale, $43,363.94.

PORTLAND.

Portland est situé dans le comté et avoisine la ville de Saint-Jean.

Durant l'année on a dépensé la somme de $315.90 pour réparer l'édifice public. Dépense totale, $9,853.35.

PARTRIDGE ISLAND. (ILE-AUX-PERDRIX).

Partridge Island, dans le comté de Saint-Jean se trouve directement en face du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années, on avait construit deux petites jetées pour faciliter le

débarquement des provisions pour le phare situé sur l'île. Durant une forte tempête du sud-est, en février 1887,la jetée de l'est a été entièrement démolie et ses épaves répandues dans le havre que formaient les deux jetées. Ces épaves furent enlevées, et la jetée de l'ouest peut être utilisée par les vaisseaux et bateaux.

QUACO.

Quaco est situé sur la côte nord de la baie de Fundy, dans le comté de Saint-Jean, environ 30 milles à l'est du havre de Saint-Jean.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de $198.63, à réparer les brise-lames de l'entrée du port. Dépense totale depuis la confédération, $33,505.15.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François est un tributaire de la rivière Saint-Jean dans laquelle elle se déverse, à environ 30 milles à l'ouest d'Edmundston, comté de Victoria.

A la session de 1886, un crédit de $500.00 fut voté pour améliorer la rivière, et durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $474.67 pour enlever les battures de sable, les grosses roches, etc., sur une distance d'environ 12 milles et l'on a mis en ordre le chemin de halage.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean prend sa source sur les hauteurs qui séparent le Maine du Canada et sur une partie de son cours elle constitue la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $8,000.00 fut voté pour améliorer le Grand-Lac ; la rivière, entre la rivière-des-Chutes et l'île-à-l'Ours ; une autre section entre l'île-à-l'Ours et Frédéricton ; une autre au-dessus du Grand-Saut ; et ensuite entre Frédéricton et Woodstock. A la session de $1887, on vota la somme de $800.00 pour l'achèvement du barrage en haut du Grand-Saut ; à l'ouverture de l'année fiscale, le dragueur *New Dominion* opéra à la baie de Belle-Ile jusqu'au 28 septembre, et enleva 28,035 verges cubes de sable et d'argile qui coûtèrent $2,308·72. Le 3 octobre, le dragueur commença d'opérer au Grand-Lac où il resta jusqu'au 29 octobre, ayant enlevé 9,555 verges cubes d'argile et de sciure de bois.

7—D

Le 28 juin 1887, le dragueur recommenca à la baie de Belle-Ile. Entre Frédéricton et l'île-à-l'Ours, des cailloux et des roches ont été enlevés au débarcadère de Burden, et dans le voisinage de Spring Hill; on a aussi élargi le chenal à la tête de l'île de Hartt. De l'île à l'Ours, en montant à la rivière-des-Chutes, on a amélioré le chenal en enlevant des cailloux et des barres. De la rivière-des-Chutes au Grand-Saut, on a miné et enlevé du roc aux Rapides-Blancs et au rocher de Larlee, en aval du pont d'Andover. Sur la rivière Tobique, on a fait quelques améliorations à Nictau Bar, Little Nictau Bar, Hammond Bar et à d'autres endroits. En haut du Grand-Saut, jusqu'à la rivière Saint-François, on a réparé le chemin de halage, et enlevé quelques roches et battures de sable dans le chenal près du ruisseau de Baker; l'on a commencé immédiatement au-dessus des chutes, la construction d'un "épi," long de 230 pieds pour faire dériver le bois vers les chutes. Dépense, $8,918.19. Dépense totale, (y compris la rivière Tobique) depuis la confédération, $97,410.29.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, métropole du commerce de la province, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean; c'est, comme on le sait, un port de mer important.

DOUANE.

A la session de 1886, la somme de $3,350.00 fut votée pour réparer le toit, etc.; les travaux furent exécutés. Dépenses, $2,548.83 pour construction et $222.56 pour réparations. Dépense totale: pour construction $326,190.47; pour réparations $3,339.24.

PORT.

A la session de 1886, on a voté un autre crédit de $35,500.00 pour continuer la reconstruction du brise-lames de Negro Point, dont il est question dans les rapports précédents; à la session de 1887, on a voté une somme additionnelle de $18,000.00, et la balance de $3,068.03, de la caution confisquée des entrepreneurs, a été reportée, de sorte que tout le montant disponible était de $56,568.03. Les travaux de reconstruction de ce brise-lames vers le rivage, furent terminés en janvier 1887 et l'ouvrage fut formellement reçu. Les travaux de protection du brise-lames, vers le et autour de la falaise que couronne le Fort Dufferin, ayant été endommagés par une forte tempête, au commencement de février dernier, on a pris les moyens de les réparer et la moitié des travaux nécessaires fut exécutée avant la fin de l'année fiscale. Le dragueur "New Dominion" a travaillé au quai de la compagnie Internationale de vapeurs, en décembre et janvier. Dépense durant l'année, pour le brise-lames: $56,621.14; pour le dragage, $1,132.88. Dépense totale depuis la confédération, pour le brise-lames $422,001.05; pour le dragage $58,095.02.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $522.09 pour réparer cet édifice. Dépense totale, $49,603.24.

PÉNITENCIER.

On a dépensé $60.00 pour des réparations. Dépense totale depuis la confédération $3,835.09, pour des réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, un crédit de $1,400.00 fut votée pour poser dans l'édifice une souche de ventilation, pour du peinturage, du blanchissage au lait de chaux, etc.; durant l'exercice ces améliorations furent faites. Dépense, $1,880.00 pour construction, et $95.30 pour réparations. Dépense totale: pour constructions, $176,704.68; et $3,084.36 pour réparations.

BANQUE D'ÉPARGNES.

Durant l'année, on y a fait quelques légères réparations pour la somme de $8.64. Dépense totale, construction, $45,022.03; réparations, $1,373.99.

SAINT STEPHEN—(SAINT-ETIENNE.)

Saint Stephen, dans le comté de Charlotte, est situé à la tête de la navigation de la rivière Sainte-Croix qui forme partie de la ligne de frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis.

A la session de 1886, la somme de $10,000.00 fut votée pour l'achèvement de l'édifice public destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont j'ai fait la description dans mon rapport de 1884-85. Le 21 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. J. E. Fitzgerald pour un appareil de chauffage, moyennant la somme de $1,290.00; durant l'exercice, l'édifice a été complété et est occupé. Dépense, $8,025.41. Dépense totale, $26,650.49.

SHIPPAGAN.

Le havre de Shippagan, dans le comté de Gloucester, se trouve à l'extrémité sud du détroit de Shippagan, bras de la baie des Chaleurs.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $1,200.00 fut affecté aux réparations du brise-lames, et durant l'année les travaux furent exécutés. Dépense totale, depuis la confédération, $31,284.24.

SUSSEX.

Durant l'exercice, la somme de $8.05 a été dépensée pour des réparations à l'édifice public. Dépense totale : pour construction, $23,325.26 ; pour réparations, $99.39.

TYNEMOUTH.

Tynemouth Creek, dans le comté de Saint-Jean, se trouve sur la côte nord de la baie de Fundy, 20 milles, à l'est de l'entrée du port de Saint-Jean.

Au cours de la session de 1886, une somme de $1,000.00 fut votée pour réparer et renforcer les ouvrages de protection ; durant l'année les travaux furent exécutés. Dépense totale depuis la confédération, $5,498.07.

UPPER SALMON (RIVIERE).

La rivière Upper Salmon, dans le comté Albert, se jette dans la baie Salisbury, 4 milles environ au nord-est de Mathews Head.

A la session de 1886, la somme de $3,000.00 fut votée pour le prolongement du brise-lames commencé en 1883-84. Le 25 octobre 1886, un contrat fut passé avec MM. Wallace, Appleby & Appleby, pour la construction d'un prolongement de 245 pieds, moyennant la somme de $4,570.00 ; à la fin de l'année fiscale les travaux étaient sur le point d'être achevés. Dépense, $2,453.82. Dépense totale depuis la confédération, $6,722.58.

WOODSTOCK.

Woodstock, chef-lieu du comté de Carleton, est situé sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean, à 63 milles de Frédéricton, par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $5,500.00 fut voté pour niveler et entourer d'une clôture, les terrains aux environs de l'édifice public ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $1,292.29 a été reportée, ce qui augmentait le montant disponible à $6,792.29. Le 29 septembre 1886, un contrat à cette fin fut passé avec M. Hugh Hay, pour la somme de $3,625.00 ; il a exécuté les travaux durant l'année. Dépense, $5,397.51. Dépense totale pour construction, $36,874.42 ; pour réparations, $216.42.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE-A-L'EAU.

L'Anse à-l'Eau, situé sur le côté nord-est de la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi, environ 2 milles en amont de Tadoussac.

Durant l'année fiscale on a fait quelques réparations au tablier et au plan incliné du quai, construit il y a quelques années, pour les besoins des bateaux à vapeur qui voyagent entre Québec et Chicoutimi. Dépense totale sur ce quai, $1,011.19.

ANSE SAINT-JEAN.

L'Anse Saint-Jean, dans le comté de Chicoutimi, se trouve sur la côte sud-ouest de la rivière Saguenay, 25 milles environ en amont de son embouchure.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de $865.28 pour la construction d'un plan incliné mobile, d'un hangar ouvert de 40 + 28 pieds, et pour renouveler une partie du tablier. Dépense totale depuis la confédération, $7,658.28.

BAIE SAINT-PAUL.

La Baie Saint-Paul, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 60 milles en aval de Québec.

Au cours de la session de 1886, la somme de $5,000.00 fut votée pour améliorer davantage la jetée du Cap-aux-Corbeaux, et durant l'année on construisit une culée pour raccorder l'extrémité intérieure de la jetée avec le chemin fait par la municipalité. Dépense, $1,170.60. Dépense totale depuis la confédération, $62,996.25, dont $37,186.47 pour la jetée du Cap-aux-Corbeaux, et $25,809.78 pour la pile isolée.

BARACHOIS DE LA MALBAIE.

Barachois de la Malbaie se trouve dans le comté de Gaspé, sur la côte nord de la baie des Chaleurs, à mi-chemin entre Percé et la Pointe Saint-Pierre.

A la session de 1886, un crédit de $1,300.00 fut voté pour améliorer l'entrée de la rivière, à cet endroit, ainsi que la rivière Newport, et la balance non

dépensée du crédit de 1885-86, $772.75 a été reportée. Les travaux commencés pour enlever les obstacles qui rendaient la navigation du chenal dangereuse, et dont il était question dans le rapport de 1883-84, ont été repris au cours de l'exercice ; on a aussi enlevé beaucoup de roc, mais il en reste encore considérablement. Dépense $470.45. Dépense totale depuis la confédération, $2,014.43.

BEAUPORT.

Beauport dans le comté de Québec, est situé sur la côte nord du Saint-Laurent, à quelques milles plus bas que la cité de Québec.

A la session de 1886, un crédit de $500.00 fut voté pour la construction d'un petit quai à l'embouchure de la rivière, afin de faciliter l'embarquement de la pierre ; mais jusqu'à la fin de l'exercice on n'avait pas fait de travaux, ni encouru aucune dépense.

BERTHIER (*EN BAS*).

Berthier (*en bas*) dans le comté de Bellechasse, se trouve sur le côté sud du Saint-Laurent, 24½ milles en aval de Québec.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, on a complété les travaux dont il était question dans mon rapport de l'année dernière. Dépense $500.00. Dépense totale depuis la confédération, $30,848.54.

BERTHIER (*EN HAUT*).

Berthier (*en haut*), dans le comté du même nom, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 45 milles au nord-est de Montréal.

A la session de 1886, une somme de $2,000.00 fut votée pour la construction d'un brise-glace destiné à protéger les propriétés pendant le printemps ; le 7 octobre 1886, un contrat fut passé avec M. Dennis O'Brien, pour la somme de $1,369.00. Les travaux ont été complétés en l'automne de 1886, et ont répondu à toutes les attentes. Dépense, $1,611.04.

BIC.

Dans le comté de Rimouski, sur la côte sud du Saint-Laurent, 170 milles environ en bas de Québec.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $750.00 fut affecté à l'achèvement du tablier de la jetée, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, comme étant en progrès, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés. Dépense, $767.01. Dépense totale depuis la confédération, $15,931.08.

CAP-A-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, environ 3 milles à l'est du village de la Malbaie.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de $168.83 pour réparer le quai. Dépense totale depuis la confédération, $3,710.08.

CASCADES.

Le quai des Cascades est situé sur la rivière Ottawa, dans le comté de Vaudreuil, 6 milles à l'est du village des Cèdres.

A la session de 1886, la somme de $3,000.00 fut votée pour un quai; durant l'année fiscale on a construit un quai long de 100 pieds, large de 25 pieds, au prix de $3,013.49.

LES CÈDRES.

Le village des Cèdres, dans le comté de Soulanges, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, environ 30 milles à l'ouest de Montréal.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $50.09 pour réparer le quai. Dépense totale depuis la confédération, $3,820.95.

CHATEAU-RICHER.

Chateau-Richer, dans le comté de Montmorency, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 15 milles en bas de Québec.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $1,000.00 fut voté pour continuer l'enlèvement des cailloux, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année une nouvelle partie de la grève entre la ligne de l'eau haute et celle de l'eau basse, a été débarrassée de cailloux. Dépense, $1,052.04. Dépense totale depuis la confédération, $6,043.17.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à la tête de la navigation, et à 71½ milles de Tadoussac.

HÔPITAL DE MARINE.

Durant l'année fiscale, on a construit un chemin couvert de l'hôpital à la chapelle, et l'on a fait des réparations générales à l'hôpital et aux dépendances. Dépense, $1,525.61. Dépense totale pour construction, $19,496.45 ; pour réparation, $660.34.

JETÉE.

A la session de 1886, la somme de $1,225.00 fut votée pour améliorer davantage la jetée, et durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $1,390.35 pour construire une rampe, peinturer la salle d'attente, et faire des réparations générales. Dépense totale depuis la confédération, $22,884.19.

COATICOOK.

Coaticook, dans le comté de Stanstead, se trouve sur la rivière Coaticook, 122 milles au sud-est de Montréal.

A la session de 1886, la somme de $4,000 fut votée pour un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres. Le 22 décembre 1886, on acheta un emplacement au coin des rues Main et Cutting, contenant 7,500 pieds en superficie, de M. Lucius Kilburn, pour la somme de $2,000.00, et à la fin de l'année fiscale, on était à préparer les plans de cet édifice. Dépense, $2,132.66.

DUNDEE.

Dundee, dans le comté d'Huntingdon, est situé sur la rivière Salmon, à 10 milles de Summertown et 70 milles au sud-ouest de Montréal.

Au cours de la session de 1886, la somme de $500.00 fut votée pour réparer la douane, maison de bois, construite en 1846-47 ; et durant l'année fiscale, on a dépensé $954.94 en réparations. Dépense totale depuis la confédération, $1,352.83 pour réparations.

DITCHFIELD.

Des crédits de $1,200.00 et de $1,113.02 votés aux sessions de 1886 et 1887, pour des jetées sur le lac Mégantic, on a dépensé la somme de $1,484.75 pour construire une petite jetée à Ditchfield.

DÉBARCADERE DE DOUCET.

Le débarcadère de Doucet, dans le comté de Nicolet, se trouve sur la côte sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la cité des Trois-Rivières.

A la session de 1886, la somme de $2,000 fut votée pour creuser autour du quai, où il s'était formé des atterrissements, et durant l'année fiscale on enleva 6,500 verges cubes de boue, moyennant une dépense de $1,826.53.

ETANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord, dans le comté de Gaspé, est situé à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules, une des îles du groupe de la Madeleine, golfe Saint-Laurent.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $7,000 fut voté pour la continuation des travaux, qui lors des rapports antérieurs, avaient été commencés à l'île aux Goëlands et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $3,399.71 a été reportée ; pendant l'exercice, une autre longueur de 200 pieds du brise-lames était complétée et l'on avait construit un autre encaissement long de 100 pieds, large de 32 pieds, haut de 18 pieds qui était prêt à l'immersion. Dépense, $9,906.13. Dépense totale, $54,484.83.

FATHER POINT—(POINTE-AU-PÈRE.)

La Pointe-au-Père, dans le comté de Rimouski, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 6½ milles du village de Rimouski.

A la session de 1887, la somme de $2,500 fut votée pour couvrir les frais d'une exploration faite en 1886, sur demande des commissaires du havre de Québec, et d'autres, en vue de l'établissement d'un havre de refuge à cet endroit. D'après l'examen, il faudrait une jetée longue de 1,050 pieds pour atteindre une profondeur de 20 pieds, à l'eau basse, et l'ingénieur estime le coût de l'ouvrage à $140,000. Dépense de l'exploration, $2,501.69.

GATINEAU, (POINTE).

La Pointe Gatineau, dans le comté d'Ottawa, est située au confluent des rivières Gatineau et Ottawa, à environ 2 milles en aval de la ville d'Ottawa.

On a réparé durant l'année fiscale, le bordage et les défenses du quai, au prix de $216.14. Dépense totale depuis la confédération, $4,066.98.

GRANDES-BERGERONNES.

Les Grandes-Bergeronnes, dans le comté de Saguenay, sont situées sur la rive nord du Saint-Laurent, à 14 milles de Tadoussac.

On a commencé à débarrasser le chenal de la rivière des rochers qui l'obstruaient; on en a enlevé une longueur de 1,000 pieds sur une largeur de 40 pieds, moyennant une dépense de $250.01. Il reste à peu près un mille du cours de la rivière à améliorer.

GRAND-PABOS.

Grand-Pabos, dans le comté de Gaspé, se trouve sur la côte nord de la baie des Chaleurs, environ 30 milles de Percé.

A la session de 1886, la somme de $1,000 fut votée pour l'amélioration du havre. L'enlèvement des gros rochers qui y formaient des obstructions, par les explosibles, fut commencé en juillet 1886 et discontinué en août, après qu'on eut enlevé 173 tonnes de roc, au coût de $762.14.

GROSSE-ILE.

Une île dans le fleuve Saint-Laurent, à environ 33 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmagny.

A la session de 1886, un crédit de $8,000 fut voté pour la réparation des édifices de la quarantaine. Le 10 août et le 11 octobre 1886 des contrats furent passés avec M. George Beaucage pour les réparations générales de ces bâtisses, pour la somme de $6,900.00, et durant l'année fiscale les travaux furent exécutés. Dépense, $7,468.82. Dépense totale depuis la confédération, $77,695.66.

HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $10,000.00 fut voté pour réparations, etc., dans les ports et rivières de la province de Québec, et la balance de $535.28 restant du crédit de 1885-86 a été reportée, et à la session de 1887, un autre crédit de $4,340.00 fut voté, de sorte que le montant total disponible, était de $14,875.28, dont la somme de $11,736.12 fut dépensée durant l'exercice.

HULL.

La ville de Hull se trouve dans le comté d'Ottawa, sur la rive nord de la rivière Ottawa ; elle est reliée à la capitale par le pont suspendu *Union*.

BUREAU DE POSTE (NOUVEAU.)

Immédiatement après l'incendie de l'ancien bureau de poste, le 8 mai 1886, on commença l'enlèvement des débris et l'on se prépara à rebâtir sur le même terrain ; et le parlement ayant, à la session de 1886, voté un crédit de $22,000.00 à cette fin, un contrat fut passé avec MM. Stewart et McCullough pour reconstruire l'édifice, pour la somme de $15,450.00. Le 4 février 1887 un contrat fut passé avec MM. Garth et Cie pour un appareil de chauffage, pour une somme de $1,047.00, et le 3 mai 1887 un contrat pour des fournitures fut passé avec M. Stuart pour la somme de $2,200. L'édifice est de pierre à deux étages et demi de hauteur, les parquets et la toiture sont de bois, cette dernière étant couverte d'ardoise. Le corps principal mesure 53 x 37 pieds, possède deux porches de pierre, une tour de pierre pour horloge à l'extrémité ouest et un appentis de pierre de 32 x 20 en arrière. Le rez-de-chaussée du corps principal est occupé par le bureau de poste, l'appentis par le bureau des poids et mesures et l'étage supérieur sert de résidence au maître de poste. Les travaux du nouvel édifice ont été poursuivis avec activité et il était presque terminé à la clôture de l'exercice ; depuis lors, on a posé les garnitures et il est occupé. Dépense, $20,681.80. Dépense totale pour le nouvel édifice, $26,442.27.

BUREAU DE POSTE (TEMPORAIRE).

On a dépensé la somme de $465.02 pour garnir un bureau temporaire durant la reconstruction du Bureau de Poste.

ILE-PERROT.

L'Ile-Perrot, dans le comté de Vaudreuil est située dans le Saint-Laurent entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint Louis.

A la session de 1886, un crédit de $6,000.00 fut affecté à la construction d'un quai, et le 20 avril 1887, un contrat fut passé avec M. D. O'Brien, pour une pile isolée à encaissements, pour la somme de $4.065.00; les travaux furent commencés peu de temps avant la clôture de l'exercice et ont été complétés pendant l'automne de la même année. Dépense $383.51.

KAMOURASKA.

Kamouraska, dans le comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, 90 milles en aval de Québec.

A la session de 1886, la somme de $3,000.00 fut votée pour le prolongement de la jetée achetée de Dame L. E. Taché, le 21 janvier 1887, pour la somme de $1,000.00 ; un prolongement de 100 pieds était commencé mais n'était pas achevé lors de la clôture de l'exercice. Dépense, $3,279.93.

LANORAIE.

Lanoraie se trouve dans le comté de Berthier, sur la rive nord du Saint-Laurent, 46 milles environ au nord-est de Montréal.

A la session 1886, un crédit de $3,000.00 fut voté pour relier au rivage la pile isolée bâtie en 1884. Un autre crédit de $3,400.00 fut accordé à la session de 1887, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $340.40, a été reportée, de sorte que le montant total disponible était de $6,740.40. Durant l'année, une approche de 240 pieds de longueur reliant la pile au rivage, a été construite. Dépense, $1,726.76. Dépense totale, $11,908.37.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

A la session de 1887, la somme de $6,660.00 fut votée pour la construction de deux brise-glace pour prévenir les dommages à la propriété durant la débâcle de la glace, au printemps. Les brise-glace ont été construits et ont déjà donné grande satisfaction. Dépense, $6,736.19. Le dragueur "Queen" commença de travailler sur une batture entre l'ancien et le nouveau chenal, le 26 mai 1887, et y travaillait encore à la fin de l'année fiscale, alors qu'il avait enlevé 3,316 verges cubes d'argile et de pierre, au coût de $1,257.72. Dépense totale depuis la confédération, $19,277.95.

LES EBOULEMENTS.

Les Eboulements, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la côte nord du Saint-Laurent, 69 milles environ en aval de Québec.

Durant l'année fiscale on a réparé les pièces de parement et les longerons du tablier de la jetée, ainsi que le tablier à certains endroits, moyennant une dépense de $597.11. Dépense totale depuis la confédération, $18,994.63.

LEVIS.

Lévis, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent tout à fait en face de Québec.

Au cours de la session de 1887, un crédit de $751.50 fut affecté au paiement du compte de Charles Veilleux pour ouvrage fait au quai en rapport avec l'édifice des émigrés, brûlé en 1884, et durant l'année le compte a été payé.

LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu, du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 3 milles de Montréal.

A la session de 1886, la somme de $10,000.00 fut votée pour la contruction d'une jetée. Le 6 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. J. Burns, pour la somme de $7,390.00, et l'ouvrage était en progrès à la clôture de l'exercice. Dépense, $2,160.24.

MALBAIE.

Malbaie ou Murray Bay, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

La somme de $54.65 fut dépensée pour des réparation, à la rampe mobile du quai. Dépense totale depuis la confédération, $20,634.25.

MATANE.

Matane est situé sur la côte sud du Saint-Laurent, à environ 240 milles en aval de Québec, dans le comté de Rimouski.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $500.00 fut voté pour continuer le brise-lames sur le côté est du havre, et durant l'année on a poursuivi les travaux. Dépense, $500.21. Dépense depuis la confédération, $23,179.91.

MONTREAL.

Montréal, la plus grande ville du Canada, se trouve à la tête de la navigation océanique du Saint-Laurent, et est le principal port d'importation et d'exportation de la Confédération.

ARSENAUX.

A la session de 1886, un crédit de $45,000.00 fut voté pour continuer les travaux des deux arsenaux adjoignant la halle des exercices militaires décrits dans le rapport de l'année dernière. A la fin de l'année fiscale les édifices étaient terminés et l'on espérait qu'ils seraient occupés sous peu. Dépense, $46,496.70. Dépense totale des arsenaux $104,496.70.

DOUANE.

Les dommages causés par l'inondation de 1886, furent ragréés durant l'année fiscale, et l'on fit des réparations et un nettoyage général. Dépense, $1,838.95. Dépense totale, pour construction, $239,007.50 ; pour réparations, $54,813.98.

HALLE DES EXERCICES MILITAIRES.

On dépensa en réparations la légère somme de $71.83. Le 22 décembre 1885, un contrat fut passé avec M. E. Chanteloup, pour un appareil de chauffage, pour la somme de $9,400.00, mais à la clôture de l'exercice, les travaux n'étaient pas encore commencés. Dépense totale, pour construction, $110,001.14 ; pour réparations, $71.83.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $930.23 pour remédier aux dommages causés par l'inondation, et à augmenter les garnitures dans chaque branche. Dépense totale, pour construction, $337,640.09 ; pour réparations, $18,294.91.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a dépensé durant l'exercice, la somme de $924 99 pour remédier aux dégâts causés par l'inondation. Dépense totale sur cet édifice, $49,603.87 pour construction, et $3,971.00 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, la somme de $5,500.00 fut votée pour réparer cet édifice, et y faire les changements nécessaires, et durant l'année fiscale des changements ont été faits dans le bureau des mandats d'argent et dans le bureau de poste, et l'on a fait des réparations générales. Dépense durant l'année, $6.163.02 pour construction, et $990.65 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $529.210.91 pour construction, et $10,669.99 pour réparations.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef lieu du comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles en aval de Campbellton, N.-B.

A la session de 1886, la somme de $12,000.00 a été votée dans le but de prolonger la jetée de cette localité; les travaux furent vigoureusement poussés pendant l'année fiscale, mais ils ne sont pas encore terminés. Dépenses, $11,460.77. Dépenses totales à cet endroit depuis la confédération, $44,578.76.

NEWPORT (RIVIERE).

La rivière Newport se trouve dans le comté de Gaspé et se déverse dans la baie des Chaleurs, du côté nord.

A la session de 1886, la somme de $1,300,00 a été votée pour améliorer l'embouchure de la rivière, et la balance restée du crédit de 1885-86, $772.75, a été reportée. Dans le cours de l'exercice, deux piles de protection furent construites, une chaque côté du chenal, pour l'empêcher de se remplir de sable durant les fortes tempêtes. Dépense, $2,101.78. Dépenses totales, $2,778.79.

PERCÉ.

Percé, dans le comté de Gaspé, est situé sur la rive nord et à l'entrée de la baie des Chaleurs.

A la session de 1886, la somme de $7,000.00 a été votée pour la construction d'une jetée de 200 pieds de longueur et ayant une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, pour la commodité des vapeurs qui font escale à ce port. Les quantités ad-

ditionnelles de bois requises et dont il était question dans le rapport de l'année dernière, ont été fournies ; le 14 février 1887, un contrat fut passé avec M. A. Lortie pour la construction du quai, pour la somme de $12,500.00. Dépense, $2,705.92. Dépense totale, $6,497.07.

PORT DANIEL.

Port Daniel, dans le comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la baie des Chaleurs, environ 75 milles en bas de Campbelton, N.-B.

A la session de 1886, la somme de $6,000.00 fut votée pour la construction d'un débarcadère. Le 14 février 1887, un contrat fut passé avec M. A. Lortie, pour la somme de $18,875.00 et les travaux étaient en progrès à la fin de l'année fiscale ; ils ont été terminés depuis. Dépense durant l'année, $285.29.

QUEBEC.

Québec, capitale de la province du même nom, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à son confluent avec la rivière Saint-Charles, 160 milles en aval de Montréal.

BATIMENTS DE LA CITADELLE.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $1,493.11 a été payée pour réparations, changements, meubles, etc., pour les quartiers de Son Excellence le gouverneur général. Dépenses totales depuis la confédération : construction, $6,428.00 ; réparations, $73,534.83.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Durant l'année fiscale, on dépensa la somme de $5,320.90 pour enlever une certaine quantité de schiste détaché, qui pouvait causer des dommages à la propriété sur la rue Champlain, et causer des pertes de vie. Dépense totale, $48,577.75.

BUREAU DU COMMIS DES TRAVAUX.

La somme de $536.03 a été dépensée pour réparations pendant l'exercice.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude mentionné dans le rapport de l'année dernière, comme étant en voie de construction, a été complété. Dépense, $1,181.53. Dépense totale depuis la confédération, $5,183.09.

DOUANE.

Pendant la session de 1886, la somme de $1,500.00 a été votée pour continuer les travaux de modifications de l'appareil de chauffage, mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant en progrès ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $4,671 29 a été reportée, et à la session de 1887 une autre somme de $900 fut votée, de sorte que le montant total disponible était de $7,071.29. Le 21 juillet 1886, un contrat fut passé avec M. A. Mulholand pour modifier l'appareil de chauffage, pour la somme de $641.00 et durant l'année fiscale ces modifications ont été exécutées ainsi que des réparations. Dépense, $4,342.20 pour construction, et $465.48 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $312,659.12 pour construction, et $22,125.28 pour réparations.

QUAI DE LA DOUANE.

Les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière ont été complétées au coût de $567.83.

SALLE D'EXERCICE.

Durant la session de 1886, la somme de $22,000.00 a été votée pour terminer cet édifice dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1883-84, et à la clôture de l'exercice, l'édifice était presqu'achevé. Dépense durant l'année, $15,962.62. Dépense totale sur cet édifice, $79,644.59.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, reportée, on a terminé l'installation de l'ascenseur et de l'appareil de chauffage à la vapeur, mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en progrès. Dépense, $6,571.58. Dépense totale sur cet édifice, $75,212.53 pour construction, et $146.15 pour réparations.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1885, la somme de $15,500.00 fut votée pour compléter l'édifice des immigrants, mentionné dans le rapport de l'année dernière, comme étant sous contrat, et pour construire un autre édifice sur le terre-plein de la Princesse-Louise. La première bâtisse fut terminée au commencement de l'année fiscale. Le 14 janvier 1887, un contrat fut passé avec M. A. Lortie, pour le nouvel édifice, pour la somme de $21,200.00, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient poussés avec vigueur. Le nouvel édifice a la forme d'un L, composé d'un corps principal de 320 pieds de longueur, et d'une aile de 110 pieds, tous deux ayant une largeur de 32 pieds, outre les verandahs qui ont 10 pieds de large et qui font tout le tour de l'édifice. L'édifice principal est composé d'une partie à un étage de 88 pieds de long, destiné aux bureaux, et d'une autre partie à deux étages, de 232 pieds de long, pour une salle d'attente, en bas, et des dortoirs dans le haut; l'aile de 110 pieds servira de salle à manger, de cuisine et de bains. Dépense durant l'année fiscale, $12,617.03. Dépense totale sur les deux édifices, $20,807.34.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière comme étant en progrès. Dépense, $403.98 pour construction, et $1,853.15 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $168,931.27 pour construction, et $14,839.93 pour réparations.

OBSERVATOIRE.

Le 16 septembre 1886, un contrat fut adjugé à M. G. T. Philipps pour un appareil de chauffage, au prix de $715, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés et des réparations considérables ont été faites à la bâtisse en dedans et en dehors. Dépense, $2,623.10. Dépense totale sur cet édifice depuis la confédération, $10,051.76 pour construction, et $2,778.80 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

On a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Le 25 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. J. Perry, pour changements dans les garnitures des bureaux de mandats d'argent, de la caisse d'économie, et des lettres enregistrées, pour la somme de $600, et durant l'année fiscale les changements ont été faits. Dépense, $1,190.92. Dépense totale sur cet édifice depuis la confédération, $95,648.24 pour construction, et $20,375.71 pour réparations.

QUAI DE LA REINE.

Durant l'année fiscale on a complété les travaux de reconstruction de la façade du quai dont il a été question dans les rapports précédents. Dépense, $4,159.94. Dépense totale depuis la confédération, $17,363.91.

BATIMENTS DU QUAI DE LA REINE.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $1,500.77 pour réparer ces bâtiments.

RIVIÈRE A LA GRAISSE (RIGAUD).

Cette rivière traverse le comté de Vaudreuil et va se jeter dans la rivière des Outaouais, du côté sud, à environ 45 milles en amont de Montréal. La ville de Rigaud est située à environ trois milles de l'embouchure de la rivière.

L'approfondissement du chenal mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été continué par le dragueur "Queen of Canada" qui y travailla depuis le commencement de l'année fiscale jusqu'au 9 avril 1886, et enleva 6,834 verges cubes d'argile et de sable, et compléta le chenal aussi bien qu'un bassin pour permettre aux bateaux de virer de bord. Dépense, $2,022.83. Dépense totale depuis la confédération, $14,954.46.

RIVIERE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 9 milles en amont de Matane et à environ 25 milles à l'est de Métis.

A la session de 1886, un crédit de $2,000 fut affecté aux réparations de la jetée, et durant l'année fiscale, l'on a ajouté une pile de 50 x 30 pieds au bout de la jetée vers le large et l'ouvrage a été généralement réparé et renforcé. Dépense, $2,139.26. Dépense depuis la confédération, $14,820.32.

RIVIÈRE BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière est située dans le comté de Montmagny et se déverse dans la rivière du Sud, à la ville de Saint-Thomas de Montmagny, 35 milles en bas de Québec.

Pendant la session de 1886, la somme de $1,200 fut votée pour améliorer cette rivière ; durant l'année cette somme a été dépensée pour enlever du lit de la rivière les roches sous le pont et en haut du pont du chemin de fer Intercolonial et aussi pour faire sauter les roches en bas du pont, de sorte que le cours de l'eau n'a plus d'obstacles et les inondations périodiques des terres en amont du pont n'auront plus lieu. Dépense totale depuis la confédération, $2,420.56.

RIVIÈRE DES PRAIRIES.

C'est une des embouchures de la rivière Ottawa; elle fait partie de la ligne de démarcation entre l'île de Montréal et le comté de Laval.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $336.38 pour enlever les roches des rapides à environ 2 milles au-dessus du village du Saut-au-Récollet, pour faciliter la descente du bois.

RIVIERE DU LIÈVRE.

La rivière du Lièvre, dans le comté d'Ottawa, se jette dans la rivière du même nom du côté nord, à environ 18 milles en aval de la ville d'Ottawa.

A la session de 1886, un crédit de $10,000.00 fut de nouveau voté pour continuer les travaux d'amélioration de la navigation de la rivière, que j'ai dit être en

progrès, dans le rapport de l'année dernière, et le 29 décembre 1886, un contrat fut passé, pour la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits-Rapides, avec MM. Thomson et Poupore, mais à la clôture de l'exercice on n'avait pas encore commencé les travaux. Depuis lors, ces travaux ont été poussés avec vigueur. Dépense durant l'année fiscale, $2,029.56. Dépense totale depuis la confédération, $22,070.44.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS) OU FRASERVILLE.

La Rivière-du-Loup ou Fraserville, *chef lieu* du comté de Témiscouata, est située sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 114 milles en aval de Québec.

JETÉE.

Avec la balance disponible du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a réparé le tablier et le garde-fou, construit une salle d'attente et un hangar à fret à la tête de la jetée. Dépense, $3,169.76. Le chenal de la rivière a été creusé et quelques roches en ont été enlevées. Dépense, $1,306.02. Dépense totale depuis la confédération, $55,002.29.

ÉDIFICES PUBLICS.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour un édifice public destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres ; mais à la fin de l'exercice on n'avait pas encore obtenu de terrain et l'on n'avait fait aucune dépense.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

La Rivière-du-Loup, dans le comté de Maskinongé se jette dans le Saint-Laurent (lac Saint-Pierre) sur la rive nord, à 21 milles en amont de Trois-Rivières.

Le dragueur "Queen" fut engagé du 16 septembre au 23 octobre 1886, à creuser un chenal, à travers la batture, à l'embouchure de la rivière jusqu'à une profondeur de 6 pieds ; il enleva 6,424 verges cubes d'argile, de sable et de vase, à raison de $1,749.07. Dépense totale depuis la confédération, $3,749.07.

RIVIERE NICOLET.

La rivière Nicolet, dans le comté du même nom, se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

A la session de 1886, la somme de $9,000.00 fut votée pour continuer les tra-

vaux de protection et durant septembre et octobre 1886, on a enfoncé et completé une longueur de 560 pieds de pilotis et de charpente avec le lest nécessaire, mais sans glacis de protection en pierre, moyennant une dépense de $6,778.32. Dépense totale depuis la confédération $76,814.54.

RIVIÈRE OTTAWA.

La rivière Ottawa coule du lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent en bas de Sainte-Anne de Bellevue, et sur la plus grande partie de son cours elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

Durant l'année fiscale la somme de $1,206.10 fut dépensée pour du dragage en amont de Pembroke.

RIVIÈRE OUELLE.

La rivière Ouelle traverse le comté de Kamouraska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 75 milles en aval de Québec.

Une somme supplémentaire de $3,000.00 a été votée, à la session de 1886, pour continuer les réparations à la jetée de la Pointe-aux-Orignaux, et dans le cours de l'exercice une longueur de 759 pieds a été bordée en bois dur pour la protéger contre les glaces. On a enlevé un certain nombre de roches du chenal de la riviére. Dépenses, $3,609.83. Dépenses totales depuis la confédération pour cette jetée, $28,704.67.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu coule du lac Champlain au Saint-Laurent, longue d'environ 80 milles ; elle traverse les comtés de Saint-Jean, Iberville, Chambly, Verchères, Saint-Hyacinthe et Richelieu.

Le 21 mai 1887, le dragueur "Nipissing" commença de travailler à Saint-Antoine, pour creuser les battures jusqu'à une profondeur, de 9 pieds à l'eau basse, et il était encore en opération, à la clôture de l'exercice, alors qu'il avait enlevé 6,450 verges cubes de tuf dur, de cailloux, d'argile et de pierre, entraînant une dépense de $1,118.95. Dépense totale depuis la confédération, $53,824.09.

RIVIÈRE RIMOUSKI.

La rivière Rimouski, dans le comté du même nom, se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à environ 180 milles en aval de Québec.

A la session de 1886, une somme de $1,000.00 fut votée pour continuer l'enlèvement des cailloux du chenal de la rivière, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année fiscale, on a continué ces travaux. Dépense totale depuis la confédération, $8,894.59.

RIVIERE SAGUENAY.

La rivière Saguenay prend sa source dans le lac Saint-Jean, traverse les comtés de Chicoutimi et Saguenay, et se jette dans le Saint-Laurent à Tadoussac.

CHENAL EN AVAL DE CHICOUTIMI.

Un crédit de $5,000.00 ayant été voté à la session de 1886 pour continuer l'amélioration du chenal, ces travaux furent repris et poussés vigoureusement. Dépense, $4,799.31. Dépense totale, $35,991.82.

LA GRANDE DÉCHARGE.

A la session de 1886, la somme de $5,000.00 fut votée pour continuer l'élargissement de ce débouché, le plus grand des deux débouchés par lesquels le lac Saint-Jean se verse dans le Saguenay, dans le but d'augmenter la capacité du chenal et de permettre aux eaux du lac de s'écouler plus rapidement à l'époque des crûes. Durant l'année fiscale on a creusé une tranchée de 1500 pieds de long, large de 15 pieds, avec une profondeur moyenne de 6½ pieds. Dépense, $4,787.60. Dépense totale, $19,425.53.

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière traverse le comté de Montmorency et se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à environ 22 milles en aval de Québec.

La somme de $2,000.00 a été votée à la session de 1886 pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, pour faciliter la descente du bois, et dans le cours de l'exercice ces travaux ont été exécutés. Dépenses, $937.85. Dépenses totales depuis la confédération, $4,850.71.

RIVIERE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe, et après avoir suivi un cours d'environ 100 milles, elle se jette dans le lac Saint-Pierre, du côté sud.

Un dragueur fut employé durant l'année fiscale à approfondir le chenal de l'embouchure et à percer la première batture en amont le moulin de Tourville. Dépenses, $4,233.08. Dépenses totales depuis la confédération, $31,671.34.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

LEVAGE DE CHAINES, ETC.

A la session de 1886, un crédit de $5,000.00 a été voté pour continuer d'enlever les chaînes, les ancres, etc., dans le port de Québec. Pendant l'été de 1886 le bateau de levage a été employé à enlever les cailloux au "Fly Bank" en amont de la ville de Québec ; après septembre il continua de travailler sous la direction des commissaires du havre de Québec. Dépenses, $4,791.82. Dépenses totales pour ces travaux, $126,170.43, y compris le prix du bateau de levage ($35,000.00.

EXPLORATION HYDROGRAPHIQUE.

Pendant la session de 1887, on vota la somme de $3,000.00 afin que l'on continuât l'exploration hydrographique commencée en 1881-82 ; durant l'exercice on a fait quelques travaux préliminaires. Dépense $2,761.03. Dépense totale $10,279.10

RIVIERE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois et se jette dans le Saint-Laurent, à Beauharnois.

Avec la balance disponible du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a fait quelques réparations aux portes à l'entrée du coursier d'alimentation, et pour faciliter l'écoulement des eaux, durant les crûes, on a fait le barrage du moulin de Symon, à St-Louis de Gonzague, à 10 milles de l'embouchure. Dépense, $1,608.37. Dépense totale, $20,195.32.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Cette rivière prend sa source près de la hauteur des terres qui divise la province de Québec des territoires du Nord-Ouest, et après avoir suivi un cours d'environ 450 milles à travers les comtés de Champlain et de Saint-Maurice, elle tombe dans le fleuve Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

Du 5 juillet au 26 août 1886, un dragueur creusa dans l'embouchure à l'ouest un chenal large de 60 pieds et profond de 6 pieds à l'eau basse extrême jusqu'au pont du Saint-Maurice. Dépenses, $4,091.99.

RIVIÈRE VERTE.

La rivière Verte, dans le comté de Témiscouata, se jette dans le Saint-Laurent sur la côte sud, à 9 milles environ de la Rivière-du-Loup (en bas.)

Pendant la session de 1886, un crédit de $1,000.00 fut accordé pour améliorer la navigation de cette rivière et durant l'année fiscale on a débarrassé le lit de la rivière des cailloux qu'il y avait. Dépenses, $1,003.48.

RIVIERE YAMASKA.

La rivière Yamaska se trouve dans le comté du même nom, et elle se jette dans le Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre, sur la côte au sud.

A la session de 1886, un crédit de $7,000.00 fut voté pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en progrès. Durant la session de 1887, un autre crédit de $7,000,00 fut voté, et la balance disponible du crédit de 1885-86, $11,036.10, fut reportée, de sorte que le montant total disponible était de $25,036.30. Pendant l'exercice, on a creusé un chenal profond de 5½ pieds, à travers les battures qui obstruaient la rivière. La culée ouest du barrage a été exhaussée d'une assise de pièces, et l'aile de protection supérieure de l'est, a été prolongée de 60 pieds. Dépense durant l'année, $26,219.09. Dépense totale depuis la confédération, $113,684.52.

SAINTE-AGNES.

Sainte-Agnès, (autrefois Morinville) est à l'embouchure de la rivière Chaudière, qui se jette dans le lac Mégantic, dans le comté de Beauce, à 69 milles de Sherbrooke.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de $59.00 pour réparer la jetée construite par le ministère en 1882-83. Dépense totale depuis la confédération, $6,039.28.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, près du confluent de la rivière Ottawa et du Saint-Laurent, 21 milles à l'ouest de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

Durant l'année fiscale on a fait les changements nécessaires à la jetée récemment construite par le ministère. Dépense, $736.29. Le dragueur " Queen " fut en opération du 29 octobre au 10 novembre 1886, pour obtenir une profondeur de 9 pieds, près du quai, et enleva 861 verges cubes de cailloux, d'argile, de gravier et de pierre, au coût de $554.36. Dépense totale depuis la confédération, $7,473.84.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Sainte-Anne de la Pocatière est située sur la rive sud du Saint-Laurent, 70 milles en aval de Québec, dans le comté de Kamouraska.

A la session de 1886, la somme de $2,000.00 a été votée dans le but de continuer les travaux exécutés à la jetée et mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction; et à la fin de l'exercice il restait peu à faire pour compléter l'ouvrage. Dépenses, $2,125.07. Dépenses totales, $9,893.15.

SAINTE-ANNE DE RESTIGOUCHE.

Sainte-Anne de la Restigouche, dans le comté de Bonaventure, se trouve sur la rivière Restigouche, 1 mille de Cross-Point.

A la session de 1886, un crédit de $750.00 fut affecté aux réparations de la mission sauvage, et durant l'année les réparations ont été faites entraînant une dépense de $745.70.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Sainte-Anne de Sorel, dans le comté de Richelieu, est située sur la rive sud-est du Saint-Laurent, à environ 3 milles en aval de Sorel.

A la session de 1886, la somme de $1,200.00 a été votée dans le but de construire un brise-glace additionnel à cet endroit; et dans le cours de l'exercice, une autre pile, n° 6, a été construite entre les Nos. 4 et 5, afin d'offrir plus de protection contre la débâcle du printemps. Dépense durant l'année, $836.66. Dépense totale sur les brise-glace à cet endroit et le long du chenal du Moine, $8,836.60.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse de Bagotville, se trouve dans le comté de Chicoutimi, à la tête de la baie des Ha! Ha! rivière Saguenay.

Durant l'année fiscale, on a réparé quelques parties du tablier de la jetée, on a construit un hangar à fret de 50 x 30 pieds et une salle d'attente de 24 x 18 pieds. Dépense, $1,263.47. Dépense totale depuis la confédération, $24,025.76.

SAINTE-FAMILLE.

Sainte-Famille, dans le comté de Montmorency, se trouve sur la côte nord de l'île d'Orléans, à 17 milles en aval de Québec.

Durant l'année fiscale on a réparé la jetée au prix de $300.04. Dépense totale depuis la confédération, $9,623.90.

SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLÉANS).

Saint-François est situé à l'extrémité est de l'île d'Orléans, à environ 21 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1886, la somme de $1,000.00 fut votée pour continuer les travaux de la jetée mentionnée dans le rapport de l'année dernière comme étant en construction, et la balance non dépensée du crédit de 1885 86, $432.70, a été reportée. Les matériaux nécessaires à l'achèvement de la jetée ont été achetés. Dépense, $1,203.95. Dépense totale, 116,646.87.

SAINT-IRENÉE.

Saint-Irénée, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, à 78 milles en bas de Québec.

Le 2 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. G. Lavoie pour transporter une pile de 80 pieds de long, 30 pieds de large et 18 pieds de hauteur, des Eboulements à cet endroit, pour la somme de $2,911.00, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés. Dépense, $3,284.87.

SAINT-JEAN (ILE D'ORLÉANS).

Saint-Jean est situé sur le côté sud-est de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1886, la somme de $1,000.00 fut votée pour réparer le quai, et durant l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, $1,009.20. Dépense totale depuis la confédération, $16,424.12.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal par le chemin de fer.

EDIFICE PUBLIC.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $9.75 pour réparer cet édifice. Dépense totale depuis la confédération, $16,224.21 pour construction, et $392.85 pour réparations.

SAINT-JÉROME.

Saint-Jérôme, chef-lieu du comté de Terrebonne, est situé sur la rivière du Nord, 33 milles au nord de Montréal, par chemin de fer.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour acheter un emplacement, pour un édifice public, destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, et le 13 février 1887, le lot n° 219 du cadastre, sur la rue Principale, contenant un arpent, $8\frac{1}{2}$ perches, a été acheté de la Fabrique de Saint-Jérôme, pour cette somme. A la clôture de l'exercice, l'on était à préparer les plans de cet édifice et depuis on a demandé des soumissions. Dépense, $4,052.50.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, se trouve à 14 milles au nord-est de Québec.

A la session de 1886, la somme de $1,600.00 fut votée pour réparer le quai, et pendant la présente année l'on a dépensé la somme de $1,304.67 à cette fin.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, dans le comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 16 milles en aval de Québec.

Durant l'année ficale, on a dépensé la somme de $815.44 pour compléter les réparations de la jetée dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale depuis la confédération, $2,078.10.

SAINT-PLACIDE.

Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, est situé sur la rive nord de l'Ottawa 18 milles environ, en amont de son confluent avec le Saint-Laurent.

A la session de 1886, un crédit de $5,000.00 fut voté pour le dragage du port. Un dragueur y fut en opération du 15 juillet au 1er septembre pour élargir le bassin en avant et sur le côté du quai, pour faire un chenal venant de l'est, dont 800 pieds ont été complétés jusqu'à une profondeur de 10 pieds. Dépense, $4,786.87. Dépense depuis la confédération, $16,131.11.

SAINT-REGIS.

Saint-Régis, dans le comté d'Huntingdon, est situé sur la côte sud du Saint-Laurent, 6 milles de Cornwall, Ont.

On a dépensé la petite somme de $10.00 pour des réparations à la douane. Dépense totale depuis la confédération, $226.75 pour réparations.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Saint-Thomas de Montmagny se trouve dans le comté de Montmagny, du côté sud du Saint-Laurent, 35 milles en aval de Québec.

Avec le crédit de $2,000.00 voté à la session de 1886, on a continué l'enlèvement des cailloux autour de l'extrémité du quai, dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense, $1,999.96. Dépense totale depuis la confédération, $9,863.88.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Saint-Vincent-de-Paul est situé sur la rivière des Prairies, dans le comté de Laval, à 13 milles de Montréal.

A la session de 1886, une somme supplémentaire de $19,500.00 a été votée pour la continuation des travaux exécutés au pénitencier et mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en progrès, et à la session de 1887, un autre crédit de $16,525.00 fut voté. Durant l'année fiscale, on a complété la salle des gardiens, amélioré le mode d'éclairage des nouveaux ateliers, posé un appareil de chauffage à la vapeur, et fait d'autres travaux dont on trouvera une description détaillée dans l'annexe n° 2, pages 29-30. Le nombre de cellules était suffisant dans le nouveau dortoir pour y loger les condamnés, on a démoli les 138 cellules du dortoir de l'aile original, on y a posé un pavage de pierre, et on l'a converti en cuisine, lavoir et séchoir pour la prison. Dans la cuisine, on a posé un appareil de cuisson à la vapeur, effectuant par là une épargne considérable dans le combustible et le temps employé pour la cuisson au moyen des poêles. Le 11 août 1886, un contrat fut passé avec M. J. McDougall pour une chaudière à vapeur, pour la somme de $935.00, et cette chaudière a été livrée. A l'exception de l'appareil de chauffage de la résidence du préfet, qui a été posé par M. E. Chanteloup, tous les travaux ont été exécutés par les prisonniers. Dépense durant l'année, $35,028.37. Dépense totale depuis la confédération, $332,484.58.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique, dans le comté de Soulanges, vers le pied du lac Saint-François, à 3 milles du Coteau-Landing.

La somme de $1,000.00 a été votée, à la session de 1886, pour continuer les travaux de la jetée mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie

d'exécution, et durant l'année fiscale, on a construit une pile de 18 x 20 pieds, portant un hangar ayant les mêmes dimensions et l'on a fait des réparations générales à d'autres parties du quai. Deux des brise-glace ont été reconstruits à partir de la ligne de l'eau. Dépense, $1,165.23. Dépense totale, $12,914.94.

SHERBROOKE.

Sherbrooke, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Magog, 101 milles à l'est de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1886, la somme de $3,500.00 fut votée pour poser une horloge à l'édifice public. Le 26 juillet 1886, un contrat pour cette horloge fut passé avec M. R. J. Spearing pour la somme de $1,130.00 et durant l'année l'horloge—qui est sonnante et garnie de quatre cadrans illuminés—a été montée dans une tourelle construite à cette fin sur l'un des pavillons des angles. Dépense durant l'année, $3,557.26. Dépense totale, $65,846.32 pour construction et $50.40 pour réparations.

SOREL.

Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, à son confluent avec le Saint-Laurent, 45 milles en aval de Montréal.

A la session de 1886, la somme de $11,500.00 a été votée pour continuer la construction de l'édifice public devant servir à la poste et à divers autres bureaux, et dont une description détaillée se trouve dans le rapport de 1884-85, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $4,796.50 a été reportée. Le 22 juillet 1886, un contrat fut passé, avec M. George Beaucage, pour les murs, les clôtures et les trottoirs, moyennant la somme de $3,069.00 et durant l'année fiscale l'édifice a été complété et occupé. Dépense durant l'année, $15,973.70. Dépense totale, $43,747.16.

TROIS-RIVIÈRES.

Le ville de Trois-Rivières, qui constitue le district électoral du même nom, est située à la tête de marée du Saint-Laurent, 77 milles en amont de Québec, par chemin de fer.

DOUANE.

A la session de 1886, un crédit de $830.00 fut voté pour réparer cet édifice, et

pendant la session de 1887, on vota une autre somme de $2,200.00 pour les mêmes fins. Durant l'exercice on a réparé les murs, posé de nouveaux égouts, peinturé l'intérieur de l'édifice et réparé la toiture. Dépense, $3,607.43. Dépense totale depuis la confédération, $17,670.36, pour construction, et $6,305.78 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, la somme de $645.00 fut votée pour réparer l'édifice, et à la session de 1887, un autre crédit de $800.00 fut voté. Durant l'année fiscale la somme de $1,772.03 a été dépensée pour peinturer l'intérieur de l'édifice, posé des châssis-doubles, etc. ; dépense totale depuis la confédération, $26,221.42 pour construction, et $4,366.45 pour réparations.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, 144 milles en aval de Québec, par la voie ferrée.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour construire un brise-lames destiné à protéger la jetée construite par le ministère ; durant l'année les travaux ont été commencés, mais non achevés. Dépense, $4,359.56. Dépense totale depuis la confédération, $7,657.46.

VALLEYFIELD.

La somme de $107.10 fut dépensée pour réparer le bureau du percepteur du revenu de l'intérieur. Dépense totale, $1,707.10.

VAUDREUIL.

Vaudreuil dans le comté du même nom, se trouve sur la rivière Ottawa, 25 milles environ en haut de Montréal.

Le dragueur *Queen* travailla du 10 août au 9 septembre 1886, pour continuer le chenal depuis l'eau profonde jusqu'au quai proposé, et il enleva 5,019 pieds cubes d'argile au coût de $339.84. Dépense totale depuis la confédération, $1,065.36.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

Amherstburg, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur la rivière Détroit, cinq milles en amont de l'endroit où elle se joint au lac Erié, et est le terminus ouest du chemin de fer Canada-Sud.

A la session de 1886, on a voté la somme de $1,500.00 pour la continuation des travaux de l'édifice public, et durant l'année le montant de $638.90 a été dépensé. Dépense totale sur cet édifice, pour construction, $34,510.53, et pour réparations, $23.76.

BARRIE.

Barrie, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la baie de Kempenfeldt, bras du lac Simcoe, 60 milles au nord de Toronto.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $4,500.00 fut affecté à la continuation des travaux de l'édifice public, dont on trouvera une description détaillée dans le rapport de 1884-85, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $1,587.64, a été reportée et ajoutée au crédit de $955.65, voté à la session de 1887, ce qui faisait un montant total disponible de $7,043.20. Durant l'exercice, l'édifice a été terminé, garni et occupé. Dépense, $6,772.14. Dépense totale $41,331.59 pour construction, et $122.21 pour réparations.

BAYFIELD.

Bayfield est dans le district électoral de Huron-Sud, sur la rive est du lac Huron, 12 milles au sud de Goderich.

Quelques légères réparations furent faites au quai, entraînant une dépense de $150.00. Dépense totale depuis la confédération, $68,199.37.

BELLE-RIVIÈRE.

La Belle-Rivière traverse le comté d'Essex, et se jette dans le lac Sainte-Claire, à mi-chemin entre les embouchures des rivières Thames et Détroit.

La somme de $196.50 fut dépensée pour des réparations nécessaires à la jetée de l'embouchure de la rivière. Dépense totale depuis la confédération, $3,499.00.

BELLEVILLE.

Belleville est situé dans le district électoral de Hastings-Ouest, à l'embouchure de la rivière Moira qui se jette dans la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston.

HAVRE.

A la session de 1886, un crédit de $10,000.00 fut voté pour creuser un chenal par où s'écouleraient les eaux de la rivière Moira, durant les crûes.

Le 22 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. C. A. Munson, pour le dragage ; il travailla du 30 septembre au 30 novembre 1886, puis il suspendit les travaux pour la saison et ne les reprit pas jusqu'à la clôture de l'exercice. Dépense, $1,755.51. Dépense totale pour le dragage depuis la confédération, $35,614.17.

EDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de $700.00 fut votée pour renouveler le calorifère endommagé par l'inondation du printemps, et à la session de 1887 une autre somme de $850.00 fut votée. Le 19 juillet 1886, un contrat fut passé avec MM. Garth & Cie., pour la somme de $1,310.00 pour modifier et réparer le calorifère, et durant l'année fiscale, on posa de nouvelles fournaises et l'on fit diverses réparations nécessaires. Dépense, $1,688.71. Dépense totale, pour construction $63,633.99, pour réparations $533.40.

BERLIN.

Berlin, dans le district électoral de Waterloo-Nord, est situé sur la Grande-Rivière, à 62 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

Durant l'année la somme de $148.50 a été dépensée pour l'édifice public. Dépense totale sur la bâtisse, $36,225.10 pour construction et $1,125.10 pour réparations.

BRANTFORD.

Brantford, dans le district électoral de Brant-Sud, est situé sur la Grande-Rivière qui se jette dans le lac Erié.

La somme de $1,000 fut votée à la session de 1886, pour les réparations générales de l'édifice, et durant l'année on a dépensé la somme de $84.94 pour du peinturage, etc. Dépense totale sur l'édifice, $34,157.47 pour construction, et $2.425.39 pour réparations.

BROCKVILLE.

Brockville, chef-lieu des comtés unis de Leeds et de Grenville, est situé au pied du lac des Mille-Iles, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 125 milles de Montréal.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $2,914.99, qui a été reportée et la somme de $350.00, votée à la session de 1887, on a posé un trottoir granolithique en face de l'édifice public, on a modifié les garnitures du bureau de poste et fourni des meubles. L'édifice a été complété et est occupé. Dépense, $2,127.65. Dépense totale sur cet édifice, $54,869.94 pour construction, et $259.94 pour réparations.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal Burlington, connu autrefois sous le nom de canal de la baie de Burlington, traverse la grève de Burlington et relie le lac Ontario au port de Hamilton.

Durant l'année on a payé $807.98 pour les réparations et l'entretien du chenal. Dépense totale par ce ministère, $1,031.68.

ILE CHANTRY.

L'île Chantry se trouve dans la division électorale de Bruce-Nord, sur la côte est du lac Huron, à environ 1¾ mille ouest-sud-ouest de l'embouchure de la rivière Saugeen.

A la session de 1886, on vota une somme de $500.00 pour compléter les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière et à la session de 1887, un autre crédit de $2,038.60 a été voté. Les travaux ont été complétés. Dépense durant l'année fiscale $2,538.60. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $243,843.59.

CHATHAM.

Chatham, chef-lieu du comté de Kent, est situé sur la rivière Thames, 67 milles au sud-ouest de London par le chemin de fer *Great Western*.

A la session de 1886, la somme de $1,500.00 fut votée pour une horloge pour l'édifice public, mais jusqu'à la clôture de l'exercice, cette horloge n'avait pas été achetée. Dépense pour réparations nécessaires durant l'année, $305.75. Dépense totale, $58,140.41 pour construction, et $330.49 pour réparations.

CLIFTON

Clifton, ou Chutes de Niagara, se trouve dans le comté de Welland, et est situé sur la rive ouest de la rivière Niagara, à 12 milles de Sainte-Catherine.

Durant l'année, la somme de $61.40 a été dépensée pour réparer l'édifice public, à cet endroit. Dépense totale sur cet édifice, $43,614.85 pour construction, et $107.01 pour réparations.

COBOURG.

Cobourg, dans le district électoral de Northumberland-Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston.

A la session de 1886, un crédit de $3,500.00 fut affecté à la continuation des travaux du havre, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et à la session de 1887, on a voté une autre somme de $891.73. Durant l'année, la superstructure de l'encaissement extérieur de la jetée de l'est a été construite à la hauteur convenable, et celle des 300 autres pieds de la même jetée, a été reconstruite où c'était nécessaire. On a aussi réparé la jetée de l'ouest. Dépense, $4,891.73. Le dragueur "Ontario" fut engagé du 1er juillet au 7 août, à continuer le creusement le long des quais et du brise-lames, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, donnant une profondeur de 15 pieds dans le bassin, et 17 pieds le long de la jetée de l'ouest. Quantité de matières enlevées, 13,740 verges cubes d'argile, de sable et de pierre, entraînant une dépense de $2,657.90. Dépense totale depuis la confédération, $154,562.49.

COLLINGWOOD.

Collingwood, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la rive sud du lac Huron, à 94 milles de Toronto par chemin de fer.

A la session de 1886, on a voté la somme additionnelle de $5,000.00 pour continuer le dragage du havre, et durant l'année fiscale les travaux ont progressé. Dépense durant l'exercice, $4,884.00. Dépense totale sur ce havre depuis la confédération, $194,654.61.

CORNWALL.

Cornwall, *chef-lieu* du district électoral de Cornwall et Stormont, est situé sur le Saint-Laurent, 67 milles à l'ouest de Montréal.

Durant l'année, la somme de $141.90 fut dépensée pour réparer l'édifice public. Dépense totale sur cet édifice, $59,952.97 pour construction, et $192.65 pour réparations.

DUNDAS.

Dundas, dans le district électoral de Wentworth-Nord, est à la tête de la baie de Burlington sur la division "Great Western" du chemin de fer Grand-Tronc, 5 milles à l'ouest d'Hamilton.

Sur représentation faite, que les intérêts publics seraient mieux servis en réunissant dans un seul édifice tous les bureaux publics de la ville, on a loué le rez-de-chaussée du grand édifice de brique, connu sous le nom d'Elgin House, de M. R. J. Wilson, pour un terme de 10 ans, à raison de $500.00 par année. A la session de 1887, un crédit de $2,200.00 fut voté pour les garnitures et meubles des bureaux pour les services de la douane, de la poste et du revenu de l'intérieur, mais jusqu'à la clôture de l'exercice, on n'avait fait aucune dépense.

GALT.

Galt, dans le district électoral de Waterloo-Sud, est situé sur la Grande-Rivière, 25 milles au nord-ouest de Hamilton.

A la session de 1886, la somme de $10,000.00 a été votée pour l'achèvement de l'édifice public de cette localité, dont une description se trouve dans le rapport de 1884-85. Durant l'année, l'édifice a été complété, garni et est occupé. Dépense, $9,419.33. Dépense totale, $33,303.56.

GANANOQUI.

Gananoqui, dans le district électoral de Leeds-Sud, est situé à l'embouchure de la rivière Gananoqui, qui se jette dans le Saint-Laurent, environ 20 milles au nord-est de Kingston.

Durant l'année, la somme de $42.75 a été dépensée pour la douane. Dépense totale de cet édifice, $14,467.22.

GODERICH

Goderich, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland.

On a complété le dragage dont il était question dans le rapport de l'année dernière, moyennant une dépense de $565 21. Dépense totale depuis la confédération $513,070.32.

GUELPH.

Guelph, dans le district électoral de Wellington-Sud, est situé sur la rivière Speed, à environ 48 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

Durant l'année fiscale, on a payé la somme de $22.90 pour réparations à l'édifice public. Dépense totale, $38,339.48 pour construction, et $1,810.18 pour réparations.

HAMILTON.

La ville de Hamilton, comprenant un dictrict électoral qui élit deux députés, est dans le comté de Wentworth, sur la baie de Burlington, à l'extrémité occidentale du lac Ontario,

DOUANE.

Dans le cours de l'année, la somme de $5.00 a été dépensée à faire des réparations. Dépenses totales pour cet édifice : construction, $46,188.45 ; réparations, $6,029.57.

HALLE DES EXERCICES MILITAIRES.

Le 23 avril 1887, un contrat fut passé avec M. M. A. Piggot pour la construction d'une halle pour les exercices militaires, sur l'emplacement de celle qui avait été incendiée le 22 mai 1880, et les travaux commencèrent peu avant la fermeture de l'année fiscale, et poursuivis avec tant de vigueur que le toit fut posé avant la fin de la saison. L'édifice est en briques, avec parements de pierre, sur des fondations de pierre, et mesure 250 pieds dans sa plus grande longueur, par 116 pieds de largeur, outre une résidence séparée pour le gardien. La halle des exercices mesure 200 pieds de longueur, 80 pieds de largeur, et 31 pieds de hauteur entre le plancher et la poutre des arbalétriers, et 50 pieds de hauteur du plancher au faîte du toit. L'entrée principale se trouve sur la rue James ; elle est flanquée, à droite, par deux magasins, à gauche, par deux bureaux d'état-major et l'escalier principal ; au-dessus de ces appartements se trouve une galerie de 50 x 20 pieds, un vestiaire, un dépôt et un grand escalier. Sur le côté sud de la halle sont les entrées

latérales, des arsenaux pour dix compagnies, le hangar à canon de l'artillerie, une cuisine et un escalier, et au-dessus de ceux ci, il y a une salle de réception et deux chambres pour les fanfares. En arrière de la halle, au rez-de-chaussée, se trouvent quatre chambres à harnais, deux magasins et l'entrée de derrière, au-dessus desquels il y a deux bureaux d'état-major et deux chambres de réserve. Une chambre pour la chaudière et le combustible occupe l'espace au-dessous de trois arseneaux sur le côté sud, d'où part un conduit pour les tuyaux principaux qui contournent l'édifice sur trois côtés. Faisant face sur la rue James, à 16 pieds de l'édifice, et construite avec les mêmes matériaux, se trouve une maison à deux étages, de 28 x 30 pieds, réservée pour la demeure du gardien. Dépense durant l'année fiscale, $87.25.

EDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de $28,000.00 fut votée pour l'achèvement de l'édifice public, destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres, dont on trouvera une description détaillée dans le rapport de 1882-83, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $25,208.86, a été reportée. Le 15 juillet 1886, un contrat fut passé avec MM. Miller, Frères et Mitchell, pour des ascenseurs à l'usage des personnes et du fret, pour la somme de $2,500.00, et le 1er décembre 1886, un contrat fut passé avec M. John Fensom, pour les entrées, les portes cochères, et les défenses des ascenseurs, pour la somme de $993.00. Durant l'année fiscale, l'édifice a été complété, garni, meublé et est occupé par les différents ministères. Dépense, $45,697.69. Dépense totale, $343,907.89.

HAVRES ET RIVIERES EN GÉNÉRAL, ONTARIO.

Dans le cours de la session de 1886, le crédit ordinaire de $8,000.00 a été voté pour l'entretien des ports et des rivières dans Ontario, et pendant l'exercice on a dépensé la somme de $6,151.60.

HILTON OU MARKSDALE.

Hilton ou Markdsale, dans le comté d'Algoma, se trouve sur le côté nord de l'île Saint-Joseph, presque vis-à-vis des mines de Bruce, à environ 50 milles du Saut-Sainte-Marie.

A la session de 1886, une somme de $5,000.00 fut votée pour la construction d'un quai. Le 7 décembre 1886, un contrat pour des encaissemeuts, fut passé avec MM. Tobin et O'Keefe, pour la somme de $9,700.00, et à la clôture de l'année fiscale les travaux étaient en progrès. Dépense, $3,301.99, qui est la seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

KINCARDINE.

Kincardine, dans le district électoral de Bruce-Ouest, est situé à l'embouchure de la rivière Pénétangore, qui se jette dans le lac Huron, 31 milles au nord de Goderich.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $3,000.00 fut voté pour réparer la jetée sud, et durant l'année les travaux ont été exécutés. Dépense, $3,086.42. Le 2 juin 1887, le dragueur "Challenge" commença l'ouverture d'un chenal depuis les usines à sel, jusqu'à l'eau profonde du lac ; à la clôture de l'exercice, il avait enlevé 4,380 verges cubes de sable, entraînant une dépense de $430.99. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $98,477.89.

KINGSTON.

Kingston, dans le district électoral du même nom, est situé sur la rive est du lac Ontario, 172 milles à l'ouest de Montréal.

HAVRE.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 a été votée dans le but de continuer les travaux à la batture de la Pointe-Edouard, et dont il est question dans le rapport de l'an dernier; dans le cours de l'exercice, 2,421 autres verges cubes de roc ont été enlevées, à raison de $4,347.02. Dépenses totales dans ce havre depuis la confédération, $45,271.28.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $9.35 a été dépensée en réparations. Dépenses totales pour cet édifice depuis la confédération : construction, $41,805.52 ; réparations, $9,341.68.

PÉNITENCIER.

A la session de 1886, un crédit de $17,000.00 fut voté pour achever les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier; et à la session de 1887, une autre somme de $2,500.00 fut votée pour les mêmes fins. Durant l'exercice les travaux suivants ont été exécutés: On a construit une nouvelle galerie à la résidence du préfet, et une nouvelle allonge à la serre. La maison de la ferme qui n'avait qu'un étage et demi, étant trop petite, elle a été agrandie et réparée. On a élevé le toit et monté les murs à 6 pieds plus haut, faisant une maison à deux étages ; une aile à deux étages de 18 × 8½ pieds fut construite au coin nord-est; on a posé une nouvelle toiture qu'on a recouverte de bardeaux métalliques; on a démoli la cuisine de bois à un

étage et on l'a reconstruite en pierre, son toit étant couvert avec des matériaux semblables à celui de l'édifice principal. Un nouveau hangar pour les outils, etc., de 62 × 27 a été construit en pierre, le toit étant couvert de bardeaux métalliques. On a aussi fait une nouvelle porcherie en pierre ; d'autres travaux furent exécutés et on en trouvera une description complète dans l'annexe n° 2, pages 32-33. Dépense durant l'exercice, $20,713.52 pour construction, et $14.16 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $341,121.47, pour construction, et $17,848.95 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

La somme minime de $6.18 fut dépensée pour des réparations. Dépense totale, $51,462.99 pour construction, et $6,667.78 pour réparations.

KINGSVILLE.

Kingsville, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur le lac Erié, entre la Pointe-Pelée et la rivière Détroit, environ 25 milles à l'est d'Amherstburg.

Pendant la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour réparer les travaux du havre, et durant l'année fiscale, de grandes réparations furent faites. Dépense, $3,564.81. Dépense totale à cet endroit, $51,174.76.

LINDSAY.

Lindsay, dans le district électoral de Victoria-Sud, se trouve sur la rivière Scugog, à 42 milles de Port-Hope et à 65 milles de Toronto.

Lors de la session de 1886, un crédit de $4,000.00 fut voté pour un édifice public destiné aux services de la poste, de la douane et d'autres, mais à la clôture de l'année fiscale on n'avait pas acheté de terrain, ni fait de dépense.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la baie Georgienne, environ 35 milles au nord-est de Wiarton.

Le dragueur " Challenge," du 18 août ou 15 septembre 1886, creusa un chenal long de 175 pieds, large de 130 pieds et profond de 14 pieds à travers une batture en arrière du brise-lames, et enleva 7,020 verges cubes de gravier, à raison de $646.53. Dépense totale depuis la confédération, $8,399.73.

LA CRIQUE DU PETIT-OURS.

Ce ruisseau se trouve dans les comtés de Kent et Bothwell et se jette dans le chenal Ecarté, lac Sainte-Claire, à environ 16 milles de Chatham.

Par suite des atterrissements provenant de ce ruisseau, un des bassins de détour et quelques parties du chenal creusé ont été remplis ; on les a déblayés, à raison de $826.71. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $10,448.54.

LE PETIT-COURANT.

Dans le district électoral d'Algoma, c'est le chenal qui sépare les îles La Cloche et Manitouline, sur la route qui conduit des ports de la baie Georgienne au Saut-Sainte-Marie, et se trouve à 140 milles environ au nord-ouest de Collingwood.

A la session de 1886, un crédit de $2,000.00 fut voté pour continuer de faire sauter le roc du chenal, dont il a été question dans les rapports précédents, et pendant la session de 1887, un nouveau crédit de $5,000.00 fut accordé. Les travaux d'élargissement du chenal, à son extrémité d'amont, ont été continués durant l'année fiscale, mais n'ont pas encore été achevés. Dépense durant l'année fiscale, $6,353.02. Dépense totale depuis la confédération, $50,697.26.

LA PETITE-NATION (RIVIERE.).

La rivière de la Petite-Nation est un tributaire de l'Ottawa et traverse les comtés de Dundas et de Prescott.

On a payé la somme de $1,000.00 aux comtés unis de Stormont, Dundas et Glengary pour leur aider à améliorer cette rivière.

LONDON.

La ville de London, dans le comté de Middlesex, constitue elle-même le district électoral de London ; elle se trouve sur la rivière Thames, 121 milles à l'ouest de Toronto.

DOUANE.

A la session de 1886, la somme de $34,000.00 fut votée pour exécuter les additions de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1884-85, et durant l'exercice les travaux de reconstruction ont été poursuivis et l'on espérait à la fin de l'année fiscale que l'édifice serait achevé et prêt à être

occupé en automne. Dépense, $29,006.15. Dépense totale depuis la confédération, $93,387.75 pour construction, et $11,416.04 pour réparations.

ECOLE D'INFANTERIE.

A la session de 1886, la somme de $30,000.00 fut votée pour continuer les travaux de cet édifice, décrit dans le rapport de l'an dernier. A la session de 1887, une autre somme de $24,000.00 fut votée, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $16,733.36 fut reportée, de sorte que le montant total disponible a été de $70,733.36. Les travaux ont été poursuivis avec satisfaction, et à la clôture de l'exercice on espérait que l'édifice serait achevé et prêt à être occupé en automne. On a préparé les dessins et les devis pour un appareil de chauffage, et depuis la fin de l'exercice un contrat a été passé. Dépense, $74,595.15. Dépense totale, $82,961.79.

BUREAU DE POSTE.

Durant l'année on a dépensé la somme de $249.43 pour des réparations. Dépense totale sur cet édifice, $54,042.37 pour construction, et $12,361.63 pour réparations.

McGREGOR—CRIQUE.

Le ruisseau ou la Crique McGregor, traverse la ville de Chatham, comté de Kent et se jette dans la rivière Thames.

Le 19 janvier 1887, un contrat fut passé avec MM. Flook et Babcock, pour la construction de 300 pieds de pilotis de protection, et à la fin de l'année fiscale, les travaux étaient presque complétés. Dépense, $3.014.31. Dépense totale depuis la confédération, $8,061.41.

MIDLAND.

Midland, dans le district électoral de Simcoe-Est, est au pied de la baie de Gloucester, bras de la baie Georgienne, et est le terminus de la division Midland du chemin de fer Grand-Tronc.

A la session de 1886, la somme de $10,000.00 fut votée pour l'amélioration du havre, et les sommes de $10,000.00 et $5,000.00, furent respectivement contribuées par le chemin de fer Grand-Tronc et la municipalité de Midland. Le 17 février 1887, un contrat fut adjugé à M. P. Navin et les travaux étaient en progrès à la fin de l'année fiscale. Dépense, $4,688.68.

NAPANEE.

Napanée, chef-lieu du comté de Lennox, est situé sur la rivière Napanee, 26 milles à l'ouest de Kingston par le chemin de fer Grand-Tronc.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour un emplacement devant servir à un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres. Le 22 décembre 1886, le lot n° 5, côté est de la rue John, contenant 250 chaînes, fut acheté de M. G. Wilson, pour la somme de $3,000.00, et à la clôture de l'exercice, l'on était à préparer les plans de l'édifice. Dépense, $3,060.60.

OAKVILLE.

Oakville, dans le comté de Halton, est situé sur le lac Ontario, 22 milles à l'ouest de Toronto et 18 milles à l'est de Hamilton.

A la session de 1886, une somme de $8,000.00 fut votée pour l'amélioration du havre, la municipalité contribuant un montant semblable. Le 20 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. E. Murphy pour reconstruire les 360 pieds extérieurs de la jetée de l'est, qui avaient été emportés par une forte tempête, pour la somme de $12,150.00 ; et à la clôture de l'exercice, les travaux étaient en progrès. Dépense $4,437.25, qui est la seule faite à cet endroit depuis la confédération.

ORANGEVILLE.

Orangeville, dans le district électoral de Wellington-Centre, est située sur une branche de la rivière Crédit, et est à 40 milles de Toronto par le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

A la session de 1886, une somme de $5,500.00 fut votée pour la construction d'un édifice public décrit antérieurement dans le rapport de 1884-85, et à la session de 1887, un autre crédit de $1,500.00 fut accordé. Durant l'année fiscale, l'édifice a été complété et occupé. Dépense, $6,879.28. Dépense totale, $20,754.86.

OTTAWA.

Ottawa, capitale de la Confédération, forme un district électoral qui élit deux députés, et est situé sur la côte sud de la rivière Ottawa, à 117 milles de Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PLACE CARTIER.

Sur les côtés nord et ouest, on a construit 1,525 pieds de trottoirs, larges de 8 pieds, et 1,350 pieds de boulevard, larges de 5 pieds; on a aussi construit 560 pieds de clôture. Dépense, $2,597.38.

STATION AGRONOMIQUE CENTRALE.

Pendant l'automne de 1886, on a construit un petit bureau temporaire, en bois, réparé une résidence de pierre, sur les lieux, de manière à la rendre habitable par le surintendant et bâti une maison de propagation de 50 x 10 pieds. Ces travaux ont été construits en vertu des contrats suivants: avec M. E. Palen, 15 novembre 1886, bureau et dépôt, $295.00; 2 décembre 1886, maison de propagation, $575.00; 16 décembre 1886, réparations à la maison du dépôt, $460.14. Le 15 janvier 1887, un contrat fut passé avec MM. Blyth & Kerr, pour un appareil de chauffage, pour la maison de propagation, au prix de $196.00 et les travaux ont été exécutés. Le 4 février 1887, un contrat fut passé avec MM. Tobin et O'Keefe pour construire une clôture contenant environ 3,000 travées de 8 pieds, garnis de fil de fer barbelé, avec poteaux de cèdre tournés, à raison de $1.29 par travée, et les travaux étaient en progrès à la fin de l'exercice, alors qu'on était à préparer les plans d'une grange et d'une maison pour le surintendant que l'on a depuis donnés à l'entreprise. Dépense, $3,401.54.

PONT DE LA GLISSOIRE, AUX CHAUDIÈRES.

La somme de $91.50 fut dépensée pour réparer le pont sur la glissoire de l'Etat, aux Chaudières.

PONT DUFFERIN—SUR LE CANAL RIDEAU.

Durant l'exercice, on a renouvelé les pièces et le planchéiage du tablier, on a fait de nouveaux trottoirs, et posé un pavage de blocs de bois, goudronnés, accolés avec interposition de gravier, ajustés et posés avec soin. Dépense, $4,273.66.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1886, la somme de $10,000.00 fut votée pour la construction d'un entrepôt de vérification sur une partie de la réserve du canal Rideau, attenante au pont des Sapeurs; on a préparé des plans et des devis, demandé des soumissions, mais le coût de la bâtisse étant plus élevé qu'on ne l'avait anticipé, on n'a pas accepté de soumissions, et le sujet est remis à plus tard.

EXHIBITION DES PÊCHERIES.

A la session de 1887, la somme de $10,000.00 fut votée pour l'achat de la salle Victoria, dont on a loué le rez-de-chaussée, pendant plusieurs années, afin d'y exposer l'exhibit des pêcheries, que l'Etat avait envoyé à l'exposition de Londres, Angleterre, en 1883 ; à la clôture de l'exercice, on n'avait pas encore fait l'achat, bien que depuis lors, le montant ait été payé et la propriété cédée à la Couronne.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Durant l'année, on a renouvelé le pavage de la cour, nettoyé, et peinturé en détrempe et à l'huile plusieurs bureaux et une partie des quartiers du gardien; on a fait des réparations générales aux égoûts et aux toits. Dépense, $598.32. Dépense totale, $54,138.03, pour construction, et $8,538.15 pour réparations.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Durant l'exercice on a continué les améliorations dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense, $10,453.81. Dépense totale depuis que l'Etat en a pris la charge, $14,603.06.

PONT DE LA RUE MARIA.

C'est un des trois ponts dans la cité d'Ottawa que l'Etat s'est chargé d'entretenir par ordre-en-conseil du 17 juin 1885. Durant l'exercice on a déposé 630 verges de terre pour élargir la voie conduisant à l'extrémité ouest du pont. Dépense, $223.06.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

A la session de 1886, un crédit de $1,000.00 fut affecté à l'entretien de cette galerie, et durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $780.50. L'annexe n° 25 contient le rapport du curateur qui indique une augmentation de 4 tableaux durant l'année, ce qui forme un total de plus de 100 ouvrages d'art dans la galerie. Durant l'année, 11,943 visiteurs ont enregistré leurs noms.

NOUVEL ÉDIFICE DES MINISTÈRES (RUE WELLINGTON).

Pendant la session de 1886, une somme de $110,000.00 fut votée pour continuer les travaux de cet édifice, décrit au long dans mon rapport de 1883-84. Les travaux ont été continués pendant l'année fiscale et depuis la clôture de l'exercice, le comble a été couvert. Dépense, $98,057.95. Dépense totale, $371,225.88, ce qui comprend le coût d'achat du terrain.

PONT DE NEW-EDINBURGH.

A la session de 1886, un crédit de $2,000.00 fut voté pour aider le conseil du comté de Russell à reconstruire le pont de la rivière Rideau (qui avait été sérieusement endommagé par les crûes du printemps de 1885) qui relie la ville d'Ottawa au village de New-Edinburgh, et durant l'année fiscale le montant a été payé.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $5,100.00 fut affecté aux réparations de cet édifice, et durant l'année fiscale la toiture a été généralement réparée, on a nettoyé et peinturé à la détrempe et à l'huile quelques-uns des bureaux et renouvelé l'ameublement de plusieurs autres. Dépense, $671.48. Dépense totale sur cet édifice, $259,496.82, pour construction, et $4,176.49 pour réparations.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Le parlement ayant décidé l'établissement d'une imprimerie nationale, on a préparé des plans et des devis pour un édifice convenable et demandé des soumissions. Le 6 juin 1887 un contrat fut passé pour la maçonnerie de brique et de pierre, avec M. John E. Askwith pour la somme de $94,000.00 ; et le 15 juin 1887, un contrat fut passé avec MM. Rousseau et Mather, pour les solives et les poutres de fer, à raison de $32,775.00. L'édifice sera construit sur une partie de la réserve de l'Etat, Pointe Nepean, et son entrée sera sur la rue Saint-Patrice, vis-à-vis le parc de la côte du Major. Les fondations seront en pierre calcaire, parementées de pierre de Nepean, au-dessus du sol, surmontées de trois étages à murs de briques avec parements de pierre de Nepean. La charpente du comble sera de bois, et les planchers seront composés de solives de fer, avec arcs de briques, sur des poutres de fer que supporteront des colonnes de fer. L'édifice aura la forme d'un **E**, une façade longue de 207 pieds et large de 54 pieds, deux ailes ou retours, à chaque bout, mesurant 70 pieds de long sur 54 pieds de large, outre deux passages pour les escaliers, de 16 sur 13 pieds chacun, et une partie centrale, faisant saillie, en arrière de 41 pieds de profondeur sur 45 pieds de largeur, à un étage, pour les chaudières. Les travaux n'étaient pas encore commencés à la clôture de l'exercice, mais depuis lors les murs de fondation ont été construits. Dépense $702.80.

ÉDIFICES PUBLICS.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $13,000.00 fut affecté à l'extension du système d'éclairage électrique, et la somme de $1,000.00 fut votée pour transformer l'ancienne maison de pompe en bas du chemin des Amoureux, sur la rivière Ottawa, en atelier convenable à cette fin ; à la session de 1887, la somme de $4,000.00 fut votée pour amélicrer le système de ventilation de la Chambre des Communes. Le crédit ordinairede $175,000.00 voté à la session de 1886, pour les dommages et réparations des édifices publics fédéraux, comprenait la part accordée pour

les réparations des édifices publics d'Ottawa. On a peinturé et décoré les murs et es plafonds du vestibule public du corridor du Sénat, dans l'édifice du Parlement; on a modifié les sièges des galeries de la Chambre des Communes; et on a fait des changements dans le bureau de poste des Communes; réparé les toits et abat-jours des deux Chambres; renouvelé les planchers dans plusieurs appartements, fourni les meubles, les garnitures, et fait les réparations, etc., ordinaires. On a étendu l'application du système "Edison" de la lumière électrique incandescente. On a posé dans la Chambre des Communes un électrolier ou pendant à 64 lumières, quatre électroliers ou pendants de 28 lumières, chacun, dans la chambre du Sénat, et 12 consoles à deux lumières sur les colonnes de la galerie du Sénat, faisant un total de 783 lumières équivalentes chacune à 16 bougies. On a obtenu un pouvoir plus grand en transportant les appareils générateurs à l'ancienne maison de pompes, au pied du canal Rideau, et en ajoutant un nouvel engin, avec une chaudière et deux nouveaux dynamos. Les principaux fils conducteurs passent dans les conduits qui communiquent avec le Parlement. Tout l'appareil se trouve donc aujourd'hui sur une base stable et économique. Dans les blocs de l'est et de l'ouest, on a nettoyé, peinturé en détrempe, et à l'huile, et meublé, etc., un grand nombre de bureaux. Les terrains furent entretenus avec soin durant l'année. On a posé un nouveau pavage d'asphalte au côté est du Sénat et le long d'une partie du bloc de l'est; goudronné de nouveau et réparé une partie du pavage de bois; reconstruit et agrandi un certain nombre de puisards. Dépense durant l'année fiscale, $15,-183.63 pour construction, et $142,685.50 pour réparations. Dépense totale sur ces édifices, $4,226,211.21 pour construction, et $1,822,837.24 pour réparations.

RIDEAU HALL.

Le nettoyage annuel ordinaire, le peinturage partiel en détrempe ou à l'huile, le blanchissage au lait de chaux, les changements secondaires et d'autres réparations furent faits. L'autre moitié des trottoirs de bois, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et environ 1,000 verges de clôture de bois furent renouvelés et 200 verges de clôture furent peinturées. On a réparé, repavé en madriers et exhaussé de 15 pouces le pont du chemin de la Baie, renouvelé en partie les encaissements du chemin qu'on a exhaussés d'un pied sur toute leur étendue, et chargés de gravier, jusqu'au nouveau niveau. Le dépôt et la serre furent repeinturés d'un bout à l'autre, et garnis de verre ondulé; la maison des camélias fut repeinturée et garnie de nouveau de verre ordinaire et on a repeinturé la serre à vignes. Les planchers de la salle servant au jeu de paume et du corridor du soubassement furent renouvelés. On a ouvert et remblayé environ 100 verges de la tranchée pour les tuyaux à gaz, reconstruit environ 18 pouces de la tranchée du gazomètre, et fait différentes réparations à la maison du gazomètre. La maison du jardin, les bâtiments à la mise en pot, le dépôt des outils, la serre et la chambre de la fournaise, furent de nouveau couverts de bardeaux. Dépense, $29,550.71. Dépense totale sur cet édifice, $236,785.48 pour construction, et $601,066.77 pour réparations, mobilier, etc.

RIVIÈRE RIDEAU.

On a bâti une longueur de 540 pieds de mur de revêtement sur la rive ouest de la rivière pour protéger des terrains, qui étaient annuellement endommagés par les crûes du printemps. Dépense, $3,078.55.

PONT DES SAPEURS.

En vertu d'un arrangement conclu avec la corporation de la cité d'Ottawa, le gouvernement s'est chargé de l'entretien des trois ponts établis sur le canal Rideau dans la ville d'Ottawa, et dans le cours de l'exercice la somme de $656.55 a été dépensée à réparer le trottoir du pont des Sapeurs. Dépense totale sur ce pont depuis que l'Etat s'est chargé de son entretien, $992,54.

RUE SAINT-PATRICE.

En vertu de l'entrée en possession du parc de la côte du Major, l'extrémité inférieure de cette rue, de la rue Sussex à la rivière Ottawa, laquelle rue sépare le parc de la côte du Major de la pointe Nepean, est tombée au soin du gouvernement, et dans le cours de l'exercice, la somme de $210.27 a été dépensée à mettre cette rue en bon état.

Depuis que l'Etat s'est chargé de l'entretien de cette rue, on l'a nivelée et macadamisée, on a posé un nouveau trottoir et réparé les clôtures. Dépense totale, $1,045.10.

COUR SUPRÊME.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $600.71 a été dépensée à faire des réparations. Dépenses totales pour cet édifice : construction, $64,212.39 ; réparations, $3,103.81.

PONT SUSPENDU.

Durant le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $2,074.23 pour réparer les abords et le tablier du pont. Dépenses totales depuis la confédération en réparation faites à ce pont, construit en 1841, $18,871.52. Comme partie de la convention faite avec la ville d'Ottawa, un acte a été passé à la session de 1886 abolissant les péages sur ce pont.

RUE WELLINGTON.

En vertu des conditions de l'arrêté du conseil du 17 juin 1885, le gouvernement a convenu d'entretenir et de maintenir en bon état la chaussée et les trottoirs sur cette partie de la rue Wellington qui s'étend de la rue Bank au pont Dufferin, vis-à-vis les édifices du parlement ; et dans le cours de l'exercice l'empierrement de la rue, à partir de la rue Metcalfe jusqu'à la rue Bank, fut complété ; on a posé quatre nouvelles traverses et des égouttoires, en pierre ; de plus on a fait un accotement qui a été gazonné et planté d'arbres, sur le côté nord de la rue.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le district électoral de Grey-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans la Baie Georgienne.

A la session de 1886, la somme de $10,000.00 fut votée pour draguer le havre, et durant l'année fiscale on a dépensé $9,977.20 pour faire le dragage jusqu'au quai du bateau à vapeur. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $94,491.46.

PEMBROKE.

Pembroke, dans le district électoral de Renfrew-Nord, est situé sur le lac des Allumettes, élargissement de la rivière Ottawa, à 86 milles d'Ottawa par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour l'achat d'un terrain pour un édifice public destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres, et le 9 juillet 1887, la partie ouest du lot n° 1, bloc A, contenant 132 x 76 pieds, sur la rue Pembroke, au coin nord-est du pont de la rivière au Rat-musqué, a été acheté de Thomas Dean pour la somme de $2,500.00. Dépense, $2,667.25.

PETERBORO'.

Peterboro', dans le district électoral de Peterboro'-Ouest, est situé sur la rivière Otonabee, et est à environ 94 milles au nord-est de Toronto.

A la session de 1886, un crédit de $10,000.00 fut affecté à la continuation des travaux du bureau de poste, mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant sous contrat, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $4,975.78 a été reportée. Le 18 octobre 1886, un contrat fut passé avec M. J. E. Askwith, pour construire une tour sur l'édifice, à raison de $2,300.00. Les travaux ont été poussés avec vigueur et l'édifice était presque terminé à la clôture de l'exercice. On a préparé des plans pour un appareil de chauffage à l'eau chaude, que l'on a donné à l'entreprise, depuis. Dépenso, $15,984.92. Dépense totale sur cet édifice, $28,008.92.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le comté d'Algoma, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur, et est le terminus de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique, aboutissant à cette baie.

A la session de 1886, la somme de $70,000.00 fut votée pour continuer le brise-lames, dont il était question dans les rapports précédents. Le 30 octobre 1886, un contrat fut adjugé à M. A. Stewart pour prolonger le brise-lames de 1,600 pieds vers l'est, et les travaux étaient passablement avancés à la clôture de l'exercice. Dépense, $19,205.94. Dépense totale sur cet ouvrage, $174,868.54.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la côte est du lac Huron, 24 milles au nord de Kincardine.

A la session de 1886, la somme de $2,500.00 fut votée pour continuer les améliorations du havre. Le 22 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. D. Porter, pour la somme de $9,995.00, pour construire un éperon, long de 300 pieds, à partir du débarcadère actuel, pour empêcher l'atterrissement du sable dans le havre; à la clôture de l'exercice, les travaux étaient bien avancés. Dépense, $2,731.32. Le 1er juillet 1886, le dragueur "Challenge" était en opération dans le havre et continua d'y travailler jusqu'au 11 août. Il recommença le 16 mai 1887, et termina le 1er juin. Quantités de matières enlevées, 19,105 verges cubes d'argile et de sable, à raison de $1,428.62. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $34,105.57.

PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le district électoral de Durham-Est, se trouve sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto.

HAVRE.

A la session de 1886, la somme de $1,000.00 fut votée pour continuer les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie d'exécution. Durant l'année, on a reconstruit en partie la superstructure de la jetée de l'ouest, on l'a lestée de pierre et recouverte d'un tablier sur une longueur de 100 pieds. Dépense, $970.06. Le dragueur "Ontario" travailla du 7 août au 23 octobre 1886, à creuser le havre en dedans des jetées et du bassin, à une profondeur générale de 15 pieds, et à une profondeur de 17 pieds le long de la jetée de l'ouest. Le dragueur recommença ses opérations le 22 juin 1887, sur une batture qui s'était formée près de l'entrée du havre; à la fin de l'année fiscale, il fonctionnait encore. Quantité de matières enlevées, 35,540 verges cubes de sable, et 1,200 verges cubes d'argile, à raison de $2,624.50. Dépense totale depuis la confédération, $73,388.25.

EDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de $2,200.00 fut votée pour l'achèvement de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1882-83, et la balance non dépensée de 1885-86, $2,497.69, a été reportée, faisant un montant total disponible] de $4,697.69. Durant l'année fiscale, l'édifice a été complété et occupé par les différents ministères. Dépense, $4,569.51. Dépense totale sur cet édifice, $47,877.85, pour construction, et $30.50 pour réparations.

PRESCOTT.

Prescott, dans le district électoral de Grenville-Sud, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 112 milles à l'ouest de Montréal.

A la session de 1886, la somme de $8,000.00 a été votée afin de construire un édifice destiné au service de la poste, etc.; mais à la fin de l'exercice on n'avait pu obtenir un emplacement et il n'y avait pas eu de dépenses.

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

La rivière aux Pêches traverse le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire.

Durant l'année fiscale, la somme de $2,232.50 fut dépensée pour des pilotis de retenue, sur chaque côté de l'embouchure de la rivière, qui est la seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière prend sa source dans le lac du Chien, comté d'Algoma, et se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, près de Port-Arthur.

Avec une partie du crédit de $70,000.00 pour Port-Arthur et la rivière Kaministiquia, voté à la session de 1886, on a continué durant toute la saison, l'approfondissement de la rivière jusqu'au grand ascenseur et jusqu'aux bassins; lorsque le chenal sera terminé, les gros vaisseaux pourront se rendre facilement au Fort William. Dépense, $21,763.55. Dépense totale sur cet ouvrage, $71,409.70.

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

La rivière des Outaouais prend sa source dans le lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent près de Sainte-Anne de Bellevue. Sur une grande partie de son parcours, elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

Les travaux d'amélioration de la navigation de la rivière, aux Détroits, en amont de Pembroke, dans le comté de Renfrew-Nord, ont été repris le 20 septembre et continués jusqu'au 16 novembre 1886, époque pendant laquelle en enleva 540 verges cubes de cailloux et 75 de roc. 15 bouées furent aussi mises en place. Dépense, $2,313.60. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $8,634.69.

JETÉE DE LA RIVIERE SAUGEEN.

Cette jetée est située à l'embouchure de la rivière Saugeen qui se jette dans le lac Huron, au village de Southampton.

A la session de 1886, la somme de $7,000.00 fut votée pour améliorer cette jetée. Le 29 décembre 1886, un contrat fut passé avec M. D. Porter, pour la somme de $6,500.00 pour la reconstruction d'une longueur de 544 pieds de la superstructure de l'ancienne jetée, et la construction d'un encaissement additionnel de 100 pieds de longueur, et les travaux étaient presque terminés à la fin de l'année fiscale. Dépense, $3,930.36.

SAUT SAINTE-MARIE.

Saut Sainte-Marie, chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie qui relie les lacs Huron et Supérieur.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 a été votée pour continuer le dragage, mais on ne l'avait pas encore repris, à la clôture de l'exercice. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $8,270.84.

SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron.

On a terminé le dragage commencé l'année dernière, près du débarcadère. Dépense, $1,191.45. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $21,491.61.

STRATFORD.

Stratford, dans le district électoral de Perth-Nord, est situé sur la rivière Avon, environ 90 milles à l'ouest de Toronto.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $162.50 pour réparer l'édifice public. Dépense totale sur cet édifice, $16,216.97 pour construction, et $250.05 pour réparations.

SUMMERSTOWN.

Summerstown, dans le comté de Glengarry, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 10 milles en aval de Cornwall.

A la session de 1886, la somme de $,3000.00 fut votée pour continuer le dragage du chenal jusqu'aux quais, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et à la session de 1887, une somme additionnelle de $6,000.00 fut votée. Le dragueur *Nipissing* fut en opération depuis le commencement de l'année fiscale jusqu'à la fermeture de la navigation, et il enleva 29,115 verges cubes de tuf dur, de cailloux, d'argile, de pierre et de sable. Le dragueur *St-Louis* travailla aussi, du 26 juillet au 30 octobre 1886, et enleva 12,425 verges cubes d'argile. Dépense, $12,130.24. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $14,005.14.

SAINTE-CATHERINE.

Sainte-Catherine, dans le district électoral de Lincoln et Niagara, est située sur le canal Welland, environ 32 milles à l'est de Hamilton.

Durant l'année fiscale, la somme de $59.65 fut dépensée pour réparer l'édifice public. Dépense totale sur cet édifice, $57,050.19 pour construction, et $92.15 pour réparations.

SAINT-THOMAS.

Saint-Thomas, dans le district électoral d'Elgin-Est, est situé sur les chemins de fer *Great Western* et *Canada Southern*, à environ 15 milles de London.

A la session de 1886, un crédit de $2,400.00 fut affecté à l'achèvement de l'édifice public, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1882-83 ; à la session de 1887, un autre crédit de $400.00 fut voté, et la balance

non dépensée du crédit de 1885-86, $251.36, a été reportée, de sorte que le montant total disponible était de $3,051.36. Durant l'année fiscale, on a converti le grenier en domicile pour le gardien ; on a fait du pavage et du nivellement. Dépense, $3,141.84. Dépense totale, $69,667.80.

THORNBURY.

Thornbury, dans le district électoral de Grey-Est, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, qui se jette dans la baie Georgienne, à 13 milles de Collingwood.

A la session de 1886, un crédit de $2,000.00 fut affecté à l'amélioration du havre. Durant l'année fiscale, une file de pieux fut plantée à partir de l'extrémité intérieure de la jetée, dans une direction sud-ouest, pour empêcher la mer de traverser la grève. Dépense, $1,818.48. Le dragueur "Challenge," du 16 septembre au 27 octobre 1886, ouvrit un chenal entre le bassin et le brise-lames, enlevant 8,820 verges cubes de cailloux, gravier et sable, à raison de $1,185.55. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $26,441.12.

TORONTO.

Toronto, principale ville de la province d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 161 milles à l'ouest de Kingston, et comprend les districts électoraux de Toronto-Est, Centre et Ouest.

DOUANE.

Durant l'année fiscale on a fait des réparations et changements nécessaires. Dépense, $1,081.57. Dépense totale sur cet édifice, $236,052.23 pour construction, et $7,826.93 pour réparations.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1886, une somme de $12,000.00 fut votée pour la construction d'une maison pour les engins, et d'autres travaux se rapportant à cet édifice, et à la session de 1887 une autre somme de $11,200.00 fut accordée. Durant l'année fiscale, on a construit, en partie, la nouvelle maison des chaudières ; réparé le rez-de-chaussée de l'édifice principal; posé de nouveaux serpentins à l'appareil de chauffage, etc. Dépense durant l'année fiscale, $9,258.28, pour construction, et $1,360.39 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $321,705.45, pour construction, et $17,188.91, pour réparations. Le 30 juin 1887, on passa les contrats suivants: J. Fletcher, pour changements et additions, $7,200.00. J. Fensom, pour ascenseur, $3,450.00 ; Inglis et Hunter, pour chaudières, $4,250.00.

FORTS.

Durant l'année fiscale on dépensa la somme de $61.43 pour réparer l'ancien fort. Dépense totale sur ces forts depuis la confédération, $22,245.88, pour construction, et $8,510.41 pour réparations.

HAVRE.

A la session de 1886, un crédit de $10,000.00 fut affecté à la continuation des travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et à la session de 1887, une somme supplémentaire de $1,000.00 fut votée. Durant le cours de l'année on a placé d'autres pierres de grandes dimensions sur les parties exposées du brise-lames de l'île. Dépense, $11,374,41. Dépense totale sur ce havre depuis la confédération, $536,368.09.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Au cours de l'exercice, on a dépensé la somme de $159.18 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $12,257.97 pour construction, et $5,028.20 pour réparations.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

A la session de 1886, là somme de $3,717.43 fut votée pour les changements et réparations de cet édifice, et durant l'exercice, les travaux furent exécutés. Dépense, $3,675.49 pour construction, et $270.41 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $37,776.54, pour construction, et $27,847.67 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, un crédit de $8,000.00 fut affecté aux changements et réparations de cet édifice, et à la session de 1887, une autre somme de $3,000 fut votée. Le 4 mars 1887, un contrat fut passé avec M. Thos. Pells, pour la somme de $2,275.00 pour la construction d'un petit bâtiment dans la cour, destiné à servir de bureau pour la douane, pour les paquets qui arrivent par les malles, et les travaux étaient en progrès à la fin de l'exercice. Comme il était nécessaire d'agrandir la cour, on a exproprié la moitié ouest du lot n° 6, sur le côté sud de la rue Lombard, pour la somme de $6,896.97. Dépense totale sur cet édifice, $163,872.37, pour construction, et 15,712.46 pour réparations.

TRENTON.

Trenton, dans le district électoral de Hastings-Ouest, se trouve sur la rivière Trent, à son entrée dans la baie de Quinté, 101 milles à l'est de Toronto.

A la session de 1886, la somme de $4,000.00 fut votée pour l'achat d'un terrain, pour y construire un édifice public, destiné aux services de la poste, de la douane, et

autres. Le 1er février, 1887, on a acheté de M. D. R. Murphy, un terrain sur le côté sud de la rue Dundas, contenant 7,500 pieds carrés, pour la somme de $4,875.00, et à la fin de l'exercice on a préparé les plans et les devis de cet édifice, et depuis, l'on a passé un contrat pour sa construction. Dépense durant l'année fiscale, $4,058.49.

WINDSOR.

Windsor, dans le district électoral d'Essex-Nord, se trouve sur la rivière Détroit directement en face de la ville de Détroit, Mich., et 110 milles à l'ouest de London, Ont.

A la session de 1886, la somme de $2,960.00 fut votée pour changer les trottoirs, etc., qui entourent l'édifice public, et durant l'année fiscale, les travaux furent exécutés. Dépense, $2,003.54. Dépense totale sur cet édifice, $70,098.14 pour construction, et $2,459.59 pour réparations.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIÈRE ASSINIBOINE.

La rivière Assiniboine origine dans le district de Saskatchewan et se jette dans la rivière Rouge, à Winnipeg.

A la session de 1887, la somme de $4,200.00 fut votée pour payer les frais d'une exploration de cette rivière faite durant la saison de 1886 afin de reconnaître les causes des inondations annuelles qui se produisent à certains endroits de son cours. Dépense sur cette rivière depuis la confédération, $19,673.86.

BIRTLE.

Birtle, dans le district électoral de Marquette, est situé sur la crique Queue-d'Oiseau, dans le canton 17, rang 26, ouest, à 40 milles de Moosomin sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et 219 milles à l'ouest de Winnipeg.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de $29.50 pour réparer le dépôt des immigrants dont la construction a été payée par le ministère de l'agriculture. Dépense totale par ce ministère pour réparations $47.00.

RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge prend sa source dans les Etats-Unis, traverse le Manitoba sur une distance d'environ 140 milles, et elle se jette dans le lac Winnipeg.

Du crédit de $10,000.00 pour le dragage dans le Manitoba, à la session de 1886, on a dépensé la somme de $7,571.11 pour continuer le dragage à l'embouchure de la rivière, dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale sur cette rivière depuis la confédération, $49,922.40.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

Montagne-de-Pierre, dans la division électorale de Lisgar, est située sur l'embranchement de Stonewall, chemin de fer Canadien du Pacifique, 13 milles au nord-ouest de Winnipeg.

A la session de 1886, un crédit de $75,000.00 fut affecté aux changements et additions du pénitencier, et durant l'année fiscale on a exécuté les travaux suivants: on a complété la résidence du Préfet, qui est depuis occupée; construit un édifice de briques, de 51 x 51 x 25 pieds de hauteur, pour les chapelles catholique et protestante ; construit des hangars, des maisons de pompe, etc., aux résidences des gardes ; creusé trois puits à une profondeur moyenne de 90 pieds, recouvert d'un abri, chacun ; fourni et monté un moulin à vent, avec un réservoir, pour l'irrigation des jardins ; on a aussi fait d'autres travaux. Le 25 janvier 1887, un contrat fut passé avec la Vulcan Iron Company, pour une chaudière d'acier devant remplacer la plus ancienne des chaudières de l'appareil de chauffage, et la compagnie a exécuté son contrat. Le 20 juin 1887, un contrat fut passé avec MM. Rourke et Cass, pour la construction d'un hôpital et d'une buanderie, à raison de $28,500.00. A la clôture de l'exercice, les travaux n'étaient pas encore commencés, mais depuis ils ont été poussés avec tant de vigueur qu'on espère que l'édifice sera terminé avant l'hiver de 1887. L'hôpital est de briques, de 113 x 46 pieds, à deux étages avec soubassement ; la buanderie est aussi de briques, mesure 30 x 60 pieds ; une maison pour la chaudière de 16 x 21 pieds y est contiguë. Dépense durant l'année fiscale, $40,731.73. Dépense totale sur cet édifice $346,321.01 pour construction et $5,104.41 pour réparations.

WINNIPEG.

Winnipeg est la capitale du Manitoba et constitue la division électorale de Winnipeg; elle est située au confluent des rivières Rouge et Assiniboine.

BUREAU DE L'ARCHITECTE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $798.22 en loyer et en réparations. Dépenses totales, $4,837.07.

DOUANE.

A la session de 1886, la somme de $3,000.00 fut votée pour un nouvel appareil de chauffage, et à la session de 1887, un autre crédit de $1,000.00 fut affecté aux mêmes fins. On a passé un contrat pour cet appareil de chauffage avec MM. Garth et Cie pour la somme de $2,720.25, et ils ont exécuté les travaux. A l'achèvement de l'édifice du bureau de poste on y a transporté de la douane, les bureaux du revenu de l'intérieur, et les différentes chambres laissées libres furent repeinturées avec couleur, etc., avant d'être occupées par les officiers de la douane. Le plancher du rez-de-chaussée s'étant affaissé par suite de la carie sèche des bouts des solives scellées dans les murs, on s'est servi de vérins pour relever le plancher et le poser sur de nouvelles poutres reposant sur des coussinets de chêne. On a transporté le dépôt et le hangar au combustible qui étaient en arrière du bureau de poste temporaire, en arrière de la maison de douane, on les a ragréés et peinturés. Dépenses durant l'année fiscale, $5,164.85. Dépense totale sur cet édifice, $45,020.66 pour construction, et $5,856.75 pour réparations.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRADES.

A la session de 1886, on a voté la somme de $8,500.00 pour ériger un nouveau bureau des terres fédérales, branche du ministère de l'intérieur; mais à l'achèvement du nouveau bureau de poste l'on constata que l'on pouvait faire dans son étage supérieur des bureaux suffisants pour les besoins actuels des terres fédérales, conséquemment, on n'a pas construit de nouvel édifice. Dépenses durant l'année fiscale, $473.59 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, $16,426.41 pour construction, et $5,426.76 pour réparations.

HALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Avec les $1,645,09 balance du crédit de 1885–86, et la contribution de la ville de Winnipeg, on a complété les garnitures et le mobilier de cet édifice. Dépense, $1,491.92. Dépense totale sur cet édifice, $24,619.06.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Cet édifice fut en grande partie détruit par le feu en mars 1887, et vers la fin de l'année fiscale on était à prendre des arrangements pour l'installation d'une maison d'école en briques dont on ne se servait pas, en une station temporaire pendant la reconstruction de l'édifice incendié. Dépense totale sur cet édifice, $28,685.05, pour construction, et $86.73 pour réparations.

ÉCOLE D'INFANTERIE.

Le ministère de la milice et de la défense ayant décidé de construire à Winnipeg une école pour l'instruction de l'infanterie, la somme de $13,380.00 fut transférée par ordre-en-conseil, des crédits affectés à ce ministère, et l'on a préparé des plans et des devis pour faire les changements et additions nécessaires aux casernes de Fort Osborne, pour qu'elles servissent au but proposé. Le 25 novembre 1886,

des contrats furent passés avec MM. Murray et McDiarmid pour la construction des quartiers des officiers, pour la somme de $10,775.00, et pour la construction des écuries, pour la somme de $3,975.00, et à la fin de l'exercice, les édifices étaient presque terminés. Dépense, $12,971.90. Dépense totale sur ces édifices, $44,276.15 pour construction, et $6,126.05 pour réparations.

BUREAU DE POSTE (*Nouveau*).

A la session de 1886, la somme de $40,000.00 fut votée pour les garnitures et le mobilier de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1883-84, et à la session de 1887, un autre crédit de $4,500.00 fut voté. Le 12 juillet 1886, des contrats furent passés avec MM. J. E. Gelley et Cie., pour garnir les bureaux de la caisse d'économies, pour la somme de $3,200.00, et pour garnir les chambres de l'inspecteur du Bureau de Poste, pour la somme de $2,200.00 et le 4 mai 1886, un contrat pour garnir le bureau de Poste fut accordé aux mêmes entrepreneurs, pour la somme de $9,500.00. Le 23 août 1886, on a passé un contrat avec la Vulcan Iron Works pour enlever la doublure de la voûte, etc., du bureau temporaire pour la somme de $690.00, et le 24 janvier 1887, un autre contrat fut adjugé aux mêmes personnes, pour une chaudière, pour la somme de $550.00. Tous ces contrats ont été exécutés, et durant l'année fiscale, l'édifice a été complété, garni, meublé et occupé. Dépense, $44,812.45. Dépense totale sur cet édifice, $196,889.40.

BUREAU DE POSTE (*ancien*).

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $180.00 pour des réparations. Dépense totale sur cet écifice, $5,578.79.

BUREAU DE POSTE (*temporaire.*)

A la session de 1886, la somme de $6,000.00 fut votée pour modifier et garnir cet édifice, après qu'il eut été évacué, lors de l'achèvement du nouveau bureau de poste, pour qu'il servît d'entrepôt de vérification, mais à la fin de l'année fiscale les changements n'étaient pas encore commencés et l'on a dépensé seulement $114.25 pour des réparations ordinaires. Dépense totale sur cet édifice, $11,859.23.

POUDRIÈRE.

A la session de 1887, la somme de $975.50 fut votée pour payer à MM. Rourke et Cass la balance due en vertu de leur contrat, et à la clôture de l'exercice on ne les avait pas encore défrayés. Dépense totale sur cet édifice, $6,808.45.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BATTLEFORD.

Battleford, dans le district de Saskatchewan, est situé sur la branche nord-ouest de la rivière Saskatchewa, environ 250 milles au nord de Swift-Current qui est à 511 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CASERNES.

Durant l'année fiscale les édifices de bois à charpente en ballon, ci-dessous mentionnés, ont été construits : un hôpital de 71 x 26 pieds, avec cuisine et chambre pour un sergent, contiguës ; une chambre d'ordinaire de 82 x 31 pieds avec cuisine attachée ; deux casernes de 102 x 32 pieds, deux écuries, contenant chacune 32 stalles. De ces édifices, l'hôpital sera permanent, tandis que la chambre d'ordinaire et les casernes seront, plus tard, converties en étables, lorsque l'on aura construit des casernes permanentes. On a reconstruit une étable en bois rond qui s'était écroulée ; creusé un puits ; reconstruit le four à cuire ; fait faire des châssis-doubles ; construit des cheminées et réparé le plâtrage de la cuisine et des chambres généralement. On passa les contrats suivants relativement à ces travaux : le 26 septembre 1886, avec M. W. J. Barker pour une caserne et l'hôpital, pour la somme de $2,200.00, et pour les écuries, pour $1,600.00 ; avec MM. Smart et Mitchell pour une caserne et la chambre de l'ordinaire, pour $1,700.00. Dépense durant l'année fiscale, $30,184.20. Dépense totale sur ces édifices, $37,751.57.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Durant l'exercice, on a dépensé $100 sur cet édifice.

ÉCOLE INDUSTRIELLE.

Durant l'exercice, on a dépensé $300 sur cet édifice. Dépense totale, $3,382.

BUREAU DU RÉGISTRAIRE.

On a dépensé la somme de $1,274.50, durant l'année fiscale, pour réparer cet édifice.

CALGARY.

Calgary, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière-de-l'Arc, 839 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CASERNES.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $2,246.63 pour l'érection d'un nouveau dépôt, et des réparations générales faites à ces édifices.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Au cours de l'exercice, la somme de $580 fut dépensée pour des réparations générales. Dépense totale sur cet édifice, $5,776.50.

FORT McLEOD.

Fort McLeod, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière du Vieil-Homme, 102 milles au sud de Calgary et 30 milles de Lethbridge qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

Durant l'année fiscale on a fait des réparations générales aux casernes, peinturé toutes les bâtisses et construit une nouvelle étable. Dépense, $6,258.75.

FORT QU'APPELLE.

Fort Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, est situé sur la rivière Qu'Appelle, à 20 milles de la station de Qu'Appelle sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $4,000 fut affecté à l'agrandissement de l'école industrielle des Sauvages, dont j'ai donné une description complète dans mon rapport de 1883-84, et durant l'année fiscale, on a bâti une allonge de 30 pieds de longueur sur 60 pieds de profondeur, la hauteur des étages, le mode de construction et les matériaux, etc., correspondant à ceux de l'ancien édifice, et contenant au rez-de-chaussée, une salle pour les classes, et des dortoirs au premier étage et dans la mansarde. Dépense, $4,256.44. Dépense totale sur cet édifice, $21,676.47.

FORT SASKATCHEWAN.

Fort Saskatchewan, dans le district d'Alberta, est à 200 milles de Calgary, station la plus rapprochée sur le chemin de fer du Pacifique.

On a dépensé la somme de $1,500.00 pour réparer les casernes de la police à cheval.

RIVIERE-HAUTE.

La Rivière-Haute, dans le district d'Alberta, est à 38 milles de Calgary, qui est la station du chemin de fer la plus rapprochée.

On a complété la mansarde de l'école industrielle des Sauvages et construit de nouvelles dépendances, à raison de $3,793.30. Dépense totale sur cet édifice, $21,684.95.

LETHBRIDGE.

Lethbridge, dans le district d'Alberta, est le terminus du chemin de fer de la Compagnie de charbon et de navigation du Nord-Oouest, qui s'étend de Dunmore sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à une distance de 110 milles.

Durant l'année fiscale, on a construit des casernes à l'usage de la police à cheval du Nord-Ouest, dont on a payé le coût à même le crédit de $75,000.00 voté à la session de 1886 pour ces casernes dans le Nord-Ouest. Une partie des travaux fut exécutée en vertu d'un contrat passé le 29 novembre 1886, avec MM. Scott et Merril, pour la somme de $4,386.00, et l'autre partie fut faite par le ministère. Les casernes sont composées d'un édifice à un étage, ayant une façade de 157 x 28 pieds, avec un T en arrière de 88 x 28 pieds, contenant six chambres de casernes, quatre chambres de sergents, une chambre d'ordinaire, une cuisine, une chambre à ablution, une chambre de bain et un dépôt ; deux quartiers pour les officiers, d'un étage et demi, chacun, de 37 x 24 pieds, 6 pouces, avec une aile d'un étage servant de cuisine, de 18 pieds 6 pouces par 21 pieds ; une étable de bois, à un étage, de 102 x 28, contenant 38 stalles, et un compartiment isolé ; une maison de pierre, à un étage de 60 x 30 pieds ; une forge à un étage de 24 pieds carrés et une maison pour le gardien, de 41 x 24, contenant une chambre pour la garde et six cellules. Dépense, $23,855.34.

MAPLE CREEK.

Maple Creek, dans le district d'Assiniboia, est une station sur l'artère principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, 596 milles à l'ouest de Winnipeg.

On a réparé, durant l'année fiscale, les casernes de la police à cheval, moyennant une dépense de $1,597.67.

MEDICINE-HAT.

Medicine-Hat, dans le district d'Assiniboia, est situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, 660 milles à l'ouest de Winnipeg.

CASERNES.

Durant l'année fiscale, on a dépensé $140.85 pour réparer les casernes de la police à cheval.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Les réparations de cet édifice out coûté $620.00. Dépense totale sur cet édifice, $6,757.78.

BUREAU DE POSTE.

Durant l'aunée fiscale, on a dépensé la somme de $10.25 pour réparer l'édifice où se trouve le bureau de poste.

PRINCE-ALBERT.

Prince-Albert, dans le district de Saskatchewan, est situé sur la rivière Saskatchewan, environ 200 milles au nord-ouest de Qu'Appelle, station la plus rapprochée sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CASERNES.

A même le crédit de $75,000.00 voté à la session de 1886, pour les nouvelles casernes de la police à cheval du Nord-Ouest, on a commencé la construction d'édifices propres à cette fin, et les travaux étaient en progrès à la fin de l'exercice. Ces casernes sont de bois, à un étage, de 157 x 28, avec un T en arrière, de 88 pieds de long par 28 pieds de large; deux résidences de bois à un étage et demi pour les officiers; une écurie, un magasin, etc. Dépense durant l'année fiscale, $10,169.62.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

A la session de 1886, la somme de $15,500.00 fut votée pour continuer les travaux de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de l'an dernier. Les travaux ont été poussés avec vigueur et lors de la clôture de l'exercice, l'édifice était terminé et prêt à être garni pour être occupé. Dépense, $20,031.88. Dépense totale sur cet édifice, $20,627.51.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNERAL, T.N.-O.

Dans le cours de la session de 1886, la somme de $5,000.00 a été votée pour l'entretien et les réparations des édifices publics en général du Nord-Ouest, et pendant l'exercice on a dépensé la somme de $2,768.70.

STATION DE QU'APPELLE.

La station de Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, se trouve sur l'artère principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, 324 milles à l'ouest de Winnipeg.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $6.10 a été dépensé à réparer le dépôt des immigrants à cet endroit. Dépenses totales ; construction, $12,305.15 ; réparations, $523.04.

RÉGINA.

Régina, capitale des territoires du Nord-Ouest, se trouve dans le district d'Assiniboia, 356 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CASERNES.

Le crédit de $75,000.00 voté à la session de 1886, pour les casernes de la Police à cheval du Nord-Ouest, contenait une somme pour des édifices de cette sorte à Régina. Le 11 septembre, 1886, des contrats furent passés avec M. R. H. Williams, pour les casernes, à raison de $30,935.00. et pour une résidence à l'usage du commissaire pour la somme de $5,985.00; le 10 novembre 1886, M. J. McCrea, entreprit l'hôpital et la résidence du chirurgien pour la somme de $10,600.00. Les casernes sont composées d'un corps principal à deux étages, 266 pieds de long par 32 pieds de largeur, avec une allonge en arrière, de 66 par 52 pieds, le tout en bois ; l'édifice principal contient six chambres de casernes, de 30 × 32 pieds, à chaque étage, et l'allonge, une chambre d'ordinaire, une cuisine, un lavoir à la vaisselle, et des chambres aux ablutions. Le logement du commissaire est de bois, à deux étages avec mansarde, de 42 × 32 pieds, avec une aile de 36 × 25 pieds, contenant au rez-de-chaussée, une salle à manger, une bibliothèque, un escalier, le passage, la cuisine, le garde-manger, et au premier étage, six chambres à coucher, des cabinets, etc. L'hôpital est à deux étages avec mansarde, 29 pieds 10 pouces, par 71 pieds 10 pouces, outre une saillie en avant de 12 × 30 pieds et une allonge à un étage de 28 × 30 en arrière. Au rez-de-chaussée, se trouve un grand vestibule, un bureau pour le chirurgien, la chambre du sergent de l'hôpital, la chambre de l'ordinaire, la cuisine et deux salles pour les malades ; le premier étage, comprend deux salles, un vestibule, un bureau régimentaire pour l'hôpital et une chambre de garde-malade. La maison du chirurgien est de bois, à deux étages et mansarde, de forme irrégulière, mesurant 63 pieds dans sa plus grande longueur et 27 pieds dans la partie la plus large, outre une allonge à deux étages de 17 pieds par 17 pieds 6 pouces, et une sellerie, à un étage. Le rez-de-chaussée, comprend le vestibule d'entrée, le salon, la salle à manger, le bureau et la cuisine ; le premier étage renferme cinq chambres à coucher, un passage et des cabinets. Les travaux ont été poussés sans interruption et les édifices étaient presque terminés à la clôture de l'exercice. Dépense, $45,517.95.

CHAMBRE DU CONSEIL.

A la session de 1886, la somme de $500.00 fut votée pour des réparations et à la session de 1887 un crédit supplémentaire de $1,000.00 fut accordé ; durant l'année fiscale on a fait des réparations générales pour un montant de $1,642.74.

PALAIS DE JUSTICE.

Au cours de la session de 1886, on vota la somme de $350.00 pour la construction de dépendances. On les a construites durant l'exercice moyennant $464.89.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Les réparations et modifications de cet édifice ont coûté $10.00

PRISON ET ASILE DES ALIÉNÉS.

A la session de 1886, un crédit de $7,000.00 fut voté pour l'achèvement de cet édifice que j'ai décrit au long dans mon rapport de 1884-85. L'édifice a été complété. Dépense durant l'année fiscale, $1,666.27. Dépense totale sur cet édifice, $46,588.86.

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Durant l'année fiscale, la somme de $547.72 fut dépensée pour peinturer et réparer cet édifice.

BUREAU DE POSTE.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $3,500.00 fut affecté à la continuation des travaux sur cet édifice dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1884-85, et durant l'année fiscale, on l'a complété, garni et il est depuis occupé. Dépense durant l'année fiscale, $1,907.41. Dépense totale, $8,361.12.

MANÉGE ET HALLE DES EXERCICES MILITAIRES.

Durant l'année fiscale, la somme de $219.07 fut dépensée sur cet édifice Dépense totale, $26,350.50.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

La rivière Saskatchewan prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, et après avoir suivi un cours d'environ 1,200 milles, elle se jette dans le lac Winnipeg.

A la session de 1886, la somme de $15,000 fut votée pour continuer l'amélioration de la rivière que j'ai mentionnée comme étant en progrés, dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année on a dépensé $15,134.08 pour enlever les cailloux et les battures de sable qui obstruaient le chenal de la Branche-Nord, entre Edmonton et les Fourches. Dépense totale sur cette rivière, $48,754.71.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

COWICHAN (RIVIÈRE).

A la session de 1886, la somme de $1,000 fut votée pour continuer à améliorer la navigation de cette rivière, et à la session de 1887, un crédit supplémentaire de $760.00 fut accordé. Durant l'automne de 1886 on a fait d'autres travaux. Dépense, $1,760.00. Dépense totale sur cette rivière, $5,579.72.

ESQUIMALT.

Esquimalt, dans la division électorale de Victoria, est situé sur le détroit de San-Juan de Fuca, à environ 3 milles de la ville de Victoria.

A la session de 1886, la somme de $295,000.00 a été votée pour l'achèvement du bassin de radoub de cette localité; les travaux ont été exécutés avec tant de diligence que le bassin pouvait recevoir des vaisseaux à la fin de l'exercice. Dépense durant l'année fiscale, $207,308.24. Dépense totale $1,058,418.77, dont $250,000.00 doivent être remboursées par le gouvernement impérial.

FRASER (RIVIERE.)

La rivière Fraser est la plus grande de la Colombie-Britannique, et elle prend sa source dans les montagnes Rocheuses; après avoir suivi un cours d'environ 700 milles, elle se jette dans le golfe de Georgie.

A la session de 1886, la somme de $8,000.00 fut voté pour améliorer le chenal Nord qui traverse les Sand Heads à l'embouchure de la rivière. Durant l'année fiscale, on a construit un barrage submergé de 2,000 pieds de long par 25 pieds de large et environ 7 pieds de hauteur, composé de bois en grume, de chicots, de pierre, etc., à travers l'extrémité nord du chenal sud, avec l'intention de diriger le courant de ce dernier chenal, vers celui du côté nord, afin d'augmenter l'action du courant sur les battures et d'obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau. On croit que durant les crûes considérables de l'été dernier, ce résultat s'est produit, mais on ne peut s'en assurer qu'en sondant le chenal nord. Dépense, $8,035.41. Le dragage dont il était question dans le rapport de l'année dernière, comme étant en voie d'exécution à Ladner's Landing, fut continué durant l'année, et l'on fit aussi un peu de creusage à Woodward. Dépense, $10,355.78. Dépense totale sur cette rivière depuis la confédération, $78.002·73.

KICKING HORSE ou KOOTENAY (RIVIERE).

Durant l'exercice on a construit un petit barrage pour améliorer cette rivière, moyennant $535.68.

NANAIMO.

Nanaïmo, dans la division électorale de Vancouver, se trouve sur la côte est de l'île de Vancouver, sur le golfe de Géorgie, à 70 milles de Victoria.

Au cours de l'exercice on a creusé dans le roc un chenal de 10 pieds de largeur à travers le Portage de Bigg, dans le port ; les travaux sont d'une grande utilité pour les gens du voisinage et les insulaires qui fréquentent Nanaïmo ; dépense, $741.52.

NEW WESTMINSTER.

New Westminster, dans la division électorale du même nom, est situé sur la rive nord de la rivière Fraser, à environ 75 milles de Victoria.

PÉNITENCIER.

A la session de 1886, la somme de $50,000.00 fut votée pour faire des modifications et des additions à cet édifice. Le 27 octobre 1886, on passa un contrat avec M. Joshua Holland pour la construction de 4 maisonnettes semi-détachées, devant servir de logements pour les gardes, pour la somme de $8,500.00 ; le 9 février 1887, le même entrepreneur signa un contrat pour construire une buanderie et une boulangerie pour la somme de $4,500.00. Ces contrats, ainsi que celui qu'on avait passé avec MM. Scoullar et Cie, mentionné dans le dernier rapport ont été exécutés. Ayant besoin de plus de terrain, on a acheté de M. F. C. Gamble, les lots nos 1, 2 et 3 du bloc n° 13 pour la somme de $2,300. Dépense durant l'année, $34,640.98. Dépense totale sur cet édifice, $232,943.50.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de $1,000.00 fut votée pour réparer la partie servant au bureau de poste, dans cet édifice, et durant l'exercice, la somme de $403.00 fut dépensée à cet effet. Dépense totale sur cet édifice, $25,811.18 pour construction, et $1,303.90 pour réparations.

NICOMEKLE (RIVIERE).

La balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, et la somme de $875.00 votée à la session de 1887, nous ont permis de compléter les améliorations de la rivière, mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Dépense, $912.50. Dépense totale sur cette rivière, $1,874.98.

SHOAL HARBOUR, SAANICH.

Le *Dredger* fut en opération du 10 février au 13 avril 1887, et creusa le long du quai jusqu'à une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse, et fit un chenal de 400 pieds de long, par 80 pieds de large, à la même profondeur, pour les vapeurs. Le roc au fond n'a pas permis de faire un chenal plus large et plus profond. Dépense, $2,259.34.

VICTORIA.

Victoria, capitale de la Colombie-Britannique, est située près de l'extrémité sud-est de l'île Vancouver, et forme un district électoral, élisant deux députés.

DOUANE.

Durant l'année fiscale on a fait des réparations pour un montant de $2.00. Dépense totale sur cet édifice, $39,164.76 pour construction, et $1,299.44 pour réparations.

HAVRE.

A la session de 1886, la somme de $8,500.00 fut voté pour enlever le "Dredger Rock," ouvrage mentionné dans mon rapport de l'année dernière comme étant sous contrat, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés. Dépense, $4,490.00. On a continué, du 13 avril au 14 juin 1887 le dragage du havre près du "Dredger Rock." Dépense, $2,402.00. Dépense totale pour le havre depuis la Confédération, $130,071.36.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Durant l'exercice, on a reparé l'édifice près du quai extérieur, qu'on avait acheté pour le dépôt. Dépense, $846.33.

BUREAU DE POSTE.

La somme de $560.20 a été dépensée durant l'année fiscale pour agrandir, modifier et réparer l'édifice. Dépense totale depuis la confédération, $40,701.81 pour construction, et $7,851.69 pour réparations.

STATION DE LA QUARANTAINE.

A la session de 1886, la somme de $5,500.00 fut votée pour l'achèvement de cet édifice, à Albert Head, que j'ai décrit dans mon rapport de 1884-85, et durant l'année on a terminé le nivellement d'une allée depuis le grand chemin jusqu'à l'hôpital, dont j'avais parlé dans mon rapport de l'annéə dernière, ainsi que d'autres travaux. Dépense, $1,337.33. Dépense totale, $12,127.61.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

A la session de 1886, la somme ordinaire de $15,000.00 a été votée pour payer les salaires, les dépenses de voyage, etc., du personnel de l'architecte en chef, et dans le cours de l'exercice on a dépensé $11,550.98.

EXAMENS DU SERVICE CIVIL.

Dans le cours de l'exercice, les examens des aspirants au service civil ont eu lieu dans les différentes villes de la Confédération, conformément à l'Acte du Service Civil de 1882 ; et ce département a payé les dépenses suivantes encourues relativement aux édifices où se sont tenus les examens :—

Saint-Jean (N.-B.)	$ 6 00
Montréal	20 00
Kingston	19 02
Toronto	47 28
Total	$92 30

SALAIRES DES MÉCANICIENS, DES CHAUFFEURS, ETC.

A la session de 1886, la somme de $37,000.00 a été votée pour payer les salaires des mécaniciens, des chauffeurs et des gardiens employés daus les édifices de l'Etat. On en trouvera une liste indiquant les salaires, à l'annexe 3, pages 43-46. Les

tableau suivant indique les sommes votées et celles dépensées par les provinces, dont on trouvera les détails, à l'annexe n° 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	$ 4,236 00	$ 4,487 19
Ile du Prince-Edouard	2,504 00	1,957 33
Nouveau Brunswick	5,850 00	5,431 56
Québec	7,890 00	7,818 89
Ontario	14,780 00	16,665 67
Manitoba	....	541 50
Territoires du Nord-Ouest	540 00	615 00
Colombie-Britannique	1,200 00	1,200 00
Total	$37,000 00	$38,717 14

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

A la session de 1886, la somme de $50,000.00 a été votée pour le chauffage des édifices fédéraux en général. L'état suivant indique les sommes qui ont été votées, et celles qu'ont dépensées les provinces, dont on trouvera les détails dans l'annexe n° 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	$ 3,550 00	$ 1,974 36
Ile du Prince-Edouard	2,250 00	1,026 39
Nouveau-Brunswick	6,300 00	4,305 11
Québec	14,800 00	9,541 95
Ontario	16,300 00	11,529 59
Manitoba	4,300 00	1,918 00
Territoires du Nord-Ouest	1,800 00	984 64
Colombie-Britannique	700 00	594 49
En général	....	1,648 99
Total	$50,000 00	$33,523 57

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX DE L'ÉTAT.

A la session de 1886, la somme de $25,000.00 fut votée pour l'éclairage des édifices fédéraux de l'Etat. Le tableau suivant indique le montant du crédit voté

et celui de la dépense par chaque province, dont on trouvera les détails à l'annexe n° 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	$2,200 00	2,265 72
Ile du Prince-Edouard	600 00	579 40
Nouveau-Brunswick	3,400 00	3,641 23
Québec	6,200 00	5,587 66
Ontario	11,650 00	9,731 06
Manitoba	500 00	535 12
Territoires du Nord-Ouest	50 00	9 80
Colombie-Britannique	400 00	802 87
Total	$25,000 00	$23,152 86

EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX DE L'ÉTAT.

A la session de 1886, la somme de $8,500.00 fut votée pour le service d'eau des édifices fédéraux de l'Etat. Le tableau suivant indique le montant du crédit voté et celui de la dépense par chaque province, dont on trouvera les détails à l'annexe n° 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	$ 550 00	942 04
Ile du Prince-Edouard	700 00	20 75
Nouveau-Brunswick	800 00	1,250 13
Québec	4,400 00	1,506 89
Ontario	1,600 00	1,573 89
Manitoba	300 00	252 25
Territoires du Nord-Ouest	50 00	8 00
Colombie-Britannique	100 00	114 00
Total	$8,500 00	$5,667 95

DRAGUEURS.

A la session de 1886, la somme de $32,000.00 a été votée pour réparer les dragueurs, et $17,000.00 pour l'achat de matériel neuf; les balances respectives de $4,336.57 et de $3,300.13, restées des crédits de 1885–86 ont été reportées, de sorte

que la somme totale disponible était de $56,636.70. La dépense a été de $33,578.03 pour les réparations, et de $10,185.47 pour l'achat de matériel neuf. On trouvera à l'annexe 5, pages 75–79, les détails des travaux faits par chaque dragueur ; et l'annexe 6, pages 103–6, contient une liste du matériel de dragage appartenant au département.

OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Au cours de la session de 1886, la somme de $20,000 a été votée pour faire des arpentages et des examens, et à la session de 1887 un crédit supplémentaire de $13,300.00 a été accordé. Pendant l'exercice, il a été fait à 108 endroits, des arpentages et examens dont on trouvera la liste dans l'annexe 5, pages 73–75. Dépenses, $35,315.93.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $125,000.00 fut voté pour la construction, la réparation et l'entretien des glissoires et estacades de l'Etat, et la balance non dépensée des crédits de 1885-86, $12,778.19 a été reportée. A l'annexe n° 15, pages 161-164, on trouvera une liste des employés des différentes glissoires et estacades, et le tableau suivant indique les dépenses faites dans le cours de l'exercice dans chaque région :—

Région.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Région du Saguenay	3,145 12	221 32	1,245 22	4,611 66
do St. Maurice	25 12	18,751 96	19,198 46	37,975 54
do Ottawa	28,851 60	20,630 40	23,567 31	73,049 31
do Newcastle	....	7,379 14	2,657 20	10,036 34
Total	32,021 84	46,982 82	46,668 19	125,672 85

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds.

Durant l'exercice, on a réparé une autre longueur de 526 pieds de la glissoire, et l'on a fait d'autres travaux dont on trouvera une description détaillée à l'annexe n° 11, pages 141-144.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de La Tuque, distance de 100 milles ; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice.

Les eaux hautes excessives du printemps de 1887, ont causé des dommages considérables aux estacades, mais la perte de bois a été peu sensible. Une partie seulement, des bûches mises en flottage, arrivèrent à l'embouchure du Saint-Maurice, une grande quantité restant dans les tributaires de la rivière jusqu'à l'année prochaine. On trouvera, à l'annexe n° 12, pages 146-150 un rapport détaillé des réparations, etc., qui ont été faites.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages destinés à faciliter le flottage du bois se résument comme suit: environ un mille de canaux, plus de 3 milles de glissoires, près de 13 milles d'estacades et plus de 17 milles pieds linéaires de barrages, avec empellements, jetées, piles de dérivation, etc., en proportion.

Les divers flottages de la saison de 1886, atteignirent généralement la grande rivière avec succès, peu de bûches, de plançons équarris et dégrossis s'échouant dans les tributaires par suite de l'abaissement de l'eau. Dans le cours de l'automne, après que la plus grande partie du bois fut passée, les fondations des glissoires et des barrages ont été examinées, et les réparations nécessaires ont été faites. On trouvera à l'annexe n° 13, pages 151-156, les détails des travaux exécutés à ces différentes stations.

RÉGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes: ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministère des travaux publics.

L'eau, durant le printemps, atteignit un niveau plus élevé qu'à l'ordinaire, mais de 6 pouces plus bas que le niveau de l'année dernière. La rivière fut maintenue à son niveau moyen dans toutes ses parties, pendant la saison. La température resta basse jusqu'à ce que le printemps fut bien avancé, et la glace, très épaisse, descendit en immenses banquises qui causèrent plus ou moins de dommage à chacune des stations.

L'annexe n° 14, pages 157-160 contient une description détaillée des réparations, etc., qui ont été faites.

PONTS ET CHEMINS.

A la session de 1886, la somme de $24,500.00 a été votée pour la construction, la réparation et l'entretien des ponts et des chemins qui sont sous le contrôle de ce département; à la session de 1887, un octroi supplémentaire de $1,300.00 a été accordé, et la balance $2,968.46 restée du crédit de 1885-86 a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $28,768.46. Ceci ne comprend pas les ponts et rues, dans la ville d'Ottawa, et dont il est question aux pages 92-96. de ce rapport. Le tableau suivant indique les sommes disponibles et la dépense dans chaque province :—

	Montant disponible.	Dépenses de 1886-87.
Québec	$ 6,134 23	$ 6,155 26
Ontario	6,134 23	6,155 27
Territoires du Nord-Ouest	16,500 00	4,549 69
Total	$28,768 46	$16,860 22

CHEMINS.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de $749.76 pour réparer trente-neuf ponceaux entre le 9ème et le 60ème mille, ainsi que le pont de la Petite-Rivière.

PONTS.

DE L'ARC (RIVIÈRE.)

A la session de 1886, la somme de $12,000.00 fut votée pour construire un pont sur la rivière de l'Arc à Calgary, T. N.-O. Le 2 mai 1887, on a passé un contrat pour la construction de ce pont, avec MM. Kennedy et Heney, et les travaux progressaient à la fin de l'exercice. Dépense, $1,805.93.

DU CALUMET (CHENAL.)

A la session de 1886, la somme de $2,000.00 a été votée pour venir en aide aux municipalités de Calumet et Bryson dans la construction d'un pont suspendu à niveau élevé sur le chenal du Calumet, rivière Ottawa, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, a été reportée. Dans le cours de l'exercice, la somme de $5,000.00 a été payée. Le pont a 585 pieds de longueur entre les culées, et de longues approches à chaque extrémité.

DES JOACHIMS (RIVIÈRE.)

Dépense dans le cours de l'exercice, $28.50.

DU COUDE (RIVIÈRE.)

A la session de 1886, la somme de $2,000.00 a été votée pour la construction d'un pont sur la rivière du Coude, à Calgary, T. N.-O.; et durant l'exercice, on y a dépensé ce montant.

DU VIEIL-HOMME (RIVIÈRE.)

A la session de 1886, un crédit de $2,500.00 fut voté pour la construction d'un pont sur la rivière du Vieil-Homme à Fort McLeod, T. N.-O., mais à la fin de l'année fiscale, on n'avait pas fait de dépense.

PORTAGE-DU-FORT.

A la session de 1886, la somme de $,6000.00 a été votée pour continuer de réparer le pont qui traverse l'Ottawa à cet endroit, et que le rapport de l'an dernier disait être en voie de construction, et à la session de 1887, un autre crédit de $1,300.00 fut accordé. Durant l'année, on a terminé la superstructure de ce pont long de 1,000 pieds. Dépense, $7,281.88.

TÉLÉGRAPHES.

Au cours de la session de 1886, un crédit de $120,750.00 fut voté pour la construction, la réparation, l'entretien et les frais d'exploitation des télégraphes de

l'Etat placés sous le contrôle de ce ministère; à la session de 1887, un autre crédit de $1,000.00 fut voté, et la somme de $42,743.71 a été reportée de 1885-86, ce qui faisait un total de $164,493.71. De cette somme, $15,239.28 sont périmées le 30 septembre 1887; la dépense s'est élevée à $105,498.29, et la balance était en caisse le 30 juin 1887. Le relevé suivant, fait voir le total des sommes disponibles pour chaque section, des sommes périmées et des sommes dépensées :—

	Disponibles	Périmées 30 septembre, 1886.	Dépenses pendant l'exer- 1886–87.
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes	$42,212.10	....	$26,828.99
Rive nord du St. Laurent	7,234.27	488.06	7,435.75
De Québec à la station de Quarantaine de la Grosse-Ile	1,500.00	....	
Ile Amherst, Baie de Quinté, à Bath, Ont.	....	....	74.07
Territoires du Nord-Ouest	61,924.71	4,751.22	53,871.86
Colombie-Britannique	40,706.82	....	11,078.44
En général	10,915.81	....	6,209.18
	$164,493.71	$5,239.28	$105,498.29

GOLFE SAINT-LAURENT ET PROVINCES MARITIMES.



Le 9 août, 1886, un contrat fut passé avec MM. McInnes et McLellan, pour la construction d'une ligne télégraphique entre Chéticamp, Cap-Breton, et Mabou, pour communiquer avec la ligne Western Union, et ils terminèrent leur entreprise le 7 janvier 1887. On a établi un bureau intermédiaire au pont de Marguerie. Cette ligne est maintenue en état de fonctionnement par le ministère. Le 15 janvier 1887, le câble entre Grand Manan et Campobello, Baie de Fundy, s'est rompu, par suite du frottement sur les rochers près de Campobello, et la rupture fut réparée le 14 mai par le capitaine Guildford du vaisseau le *Newfield*. Le câble entre l'île d'Anticosti et Gaspé, fut endommagé par les glaces en avril 1887, mais de suite il fut réparé temporairement par le surintendant du district; et la partie avariée fut remplacée par un nouveau câble, le mois suivant.

COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Durant les mois de septembre, octobre et novembre 1886, la ligne terrestre sur la côte nord du Saint-Laurent fut prolongée jusqu'à la Rivière aux Merisiers (Birch River), 45 milles en bas de Moisie. Comme le pays traversé par cette ligne, en bas de Moisie, est entièrement inhabité, on n'a pas établi de nouvelles stations. Le plus proche établissement est Sheldrake, environ 30 milles plus bas sur la côte. En octobre 1886, une ligne de ceinture depuis un point près de Tadoussac jusqu'à Saint-Etienne, distance de 11 milles, fut commencée. Les travaux ont été exécutés sous la direction de M. H. J. McHugh, inspecteur du service des signaux, et furent complétés en novembre. On a ouvert des bureaux à la Rivière-aux-Canards, Saint-Etienne et la Baie des Rochers.

DE QUÉBEC A LA GROSSE-ILE.

Le câble reliant la station de la quarantaine de la Grosse-Ile, avec l'Ile d'Orléans, qui avait été remis en place, en mai 1886, et brisé le 19 juillet suivant, fut réparé le 1er septembre et servit jusqu'à la fermeture de la quarantaine pendant l'hiver de 1886-87. On l'a laissé sous l'eau durant l'hiver et par suite de sa rupture par l'action des glaces et le frottement sur les rochers, on a posé un câble plus léger, en juin. Les deux câbles furent tirés de l'eau pour l'hiver de 1887-88. Les lignes terrestres de l'Ile d'Orléans et qui communiquent avec Québec n'ont pas été interrompues.

ILE D'AMHERST, ONTARIO.

La ligne terrestre et le câble reliant l'île, par téléphone et télégraphe, à Bath, Ontario, n'ont pas été interrompus durant l'année.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La nouvelle ligne entre Battleford et Edmonton *viâ* Fort Pitt, fut commencée en août et continuée jusqu'au commencement de l'hiver. De Battleford vers Fort Pitt, sur une distance de 33 milles, on s'est servi de poteaux de fer, et de poteaux d'épinette rouge entre Edmonton et Victoria, distance de 73 milles. On a ouvert des bureaux au Fort Saskatchewan en décembre 1886, et à Victoria en janvier 1887. Les poteaux de cette ligne à l'exception de 2,800 poteaux de fer pour la section Battleford-Fort Pitt furent fournis et livrés le long de la ligne en vertu des contrats suivants :—Février 1886, MM. Ashen et McKinnon, 721 poteaux d'épi-

nette rouge, à 98 centins la pièce, d'Edmonton au Fort Saskatchewan ; juillet 1886, MM. Ashen et Shields 2,549 poteaux d'épinette rouge, à $1.55 chacun, du Fort Saskatchewan au lac à la Selle ; janvier 1887, W. J. Barker, 3,400 poteaux d'épinette rouge, à $1.16 chacun, du lac à la Selle au Fort Pitt. Les travaux de construction, faits à la journée, furent repris de bonne heure au printemps suivant et les contrats suivants furent passés pour les travaux à faire avec le crédit de 1887-88 :—avril 1887, M. A. C. Vaughan, 2.000 poteaux de cèdre, à $1.45 chacun, livrés à Qu'Appelle, de Qu'Appelle à Humboldt ; juin 1887, W. H. Duncan, pour livrer ces poteaux $1,360.00 ; avril 1887, d'Humboldt à la traverse de Clarke, 1,800 poteaux d'épinette rouge distribués et fournis par B. Boyer, à raison de $2 chacun ; avril 1887, de la traverse de Clarke à Battleford, 2,800 poteaux d'épinette rouge, fournis et livrés par G. F. Tupper, à raison de $1.85 chaque.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

En conséquence de l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique à la Colombie Britannique, et de l'établissement de sa ligne télégraphique qui aurait été en compétition avec celles exploitées dans le même territoire, par l'Etat, pour les besoins du public, on a décidé d'accepter l'offre de la compagnie du chemin de fer, pour l'achat de ces lignes, qui jusqu'ici avaient été entretenues par l'Etat, le long ou dans le voisinage du tracé du chemin de fer. Le montant offert était $15,780.00 et les lignes vendues sont celles de :—

	Milles.
Victoria à Dungeness, embranchement, y compris le câble....	19½
Victoria au Ruisseau Caché, ligne principale........................	356
New-Westminster à Port Moody, embranchement.................	7½
Ruisseau Caché à Kamloops, do	48
	431

Une convention à terme non fixé fut faite avec la compagnie pour l'exploitation des lignes suivantes qui demeurent la propriété de l'Etat :—

	Milles.
Ashcroft au Ruisseau Caché..	4
Ruisseau Caché à Barkerville, ligne principale	272½
New-Westminster à Ladner's Landing, embranchement.......	18
	294½

ARBITRAGE ET SENTENCES ARBITRALES.

A la session de 1886, la somme de $5,000.00 a été votée, comme d'habitude, pour défrayer la moitié des dépenses de la commission des arbitres officiels, l'autre moitié étant payée par le ministère des chemins de fer et canaux, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, $591.78 a été reportée ; à la session de 1887, un crédit de $8,000.00 fut voté pour dédommager MM. Call, Sadler & Cie., de la perte de leur remorqueur " Sultan ". Le rapport du secrétaire de la commission officielle des arbitres se trouve dans l'annexe n° 26, pages 241–244. Dépense, $13,548.02.

L'annexe n° 23 contient le rapport du secrétaire de la commission. Dépense durant l'année fiscale, $3,378.38.

LISTE DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

On trouvera à l'annexe n° 3, pages 43-46, une liste des mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics dans tout le Canada, et à l'annexe n° 1, pages 9-11, les détails de la dépense dans chaque localité.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

L'annexe n° 6, pages 103-106, contient un état du nombre de dragueurs, remorqueurs et chalans appartenant au ministère, ainsi que du coût de construction, du nombre d'hommes d'équipage employés, de leurs gages etc.

COMMISSION DES INONDATIONS A MONTRÉAL.

Le conseil de ville de Montréal, la chambre du commerce et l'association de la halle aux blés, ayant demandé la nomination d'une commission chargée de s'enquérir des causes des inondations annuelles, à Montréal, et de faire rapport, cette commission fut accordée le 28 mai 1886, par ordre-en-conseil, et l'annexe n° 7 pages 107-118 contient les trois rapports des commissaires, suivi d'un mémorandum de l'ingénieur en chef de ce ministère, sur leur dernier rapport, où les commissaires recommandent la construction de piles et d'estacades au pied du lac Saint-Louis, afin d'y retenir la glace jusqu'à ce que le havre de Montréal et la rivière en bas de cette ville soient libres de glace. Dépenses de cette commission, jusqu'à l'expiration de l'année fiscale, $11,984.60, dont la ville de Montréal a contribué $5,000.00.

LAC SAINT-JEAN.

L'annexe n° 8, pages 119-130, contient les rapports de l'ingénieur en chef de ce ministère, et de M. Thomas Guerin, I.C., sur les explorations du lac faites par ce dernier en 1885 et 1886, relativement au débordement annuel et aux meilleurs moyens d'en prévenir le retour.

CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

L'acte 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, donnait l'autorisation d'avancer aux commissaires du havre de Montréal une nouvelle somme de $900,000 pour les mettre en mesure de continuer le creusage du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse. Les opérations de dragage furent commencées le 14 juin 1883, et on en trouvera le résultat à l'annexe n° 9, pages 131-136.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 10, pages 137-140, on trouvera le rapport des commissaires sur les améliorations du port de Québec et le bassin de radoub de Lévis.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 15, pages 161–164, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc., de chaque employé.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.

L'annexe n° 18, page 197–204, contient une liste des jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec, en indiquant la situation, les dimensions, etc.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 19, pages 205–208, contient des états en forme de tableaux, donnant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis un certain nombre d'années, aux principaux ports du Canada, sur les côtes, sur le golfe et sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs, ainsi qu'aux ports qui sont toujours ouverts.

ARRIVAGES DE LA MER, ETC.

On trouvera dans les annexes nos 20, 21 et 22, pages 209–222, des relevés indiquant le nombre de navires arrivés de la mer depuis 1868 jusqu'à 1886, à Halifax, Saint-Jean, Charlottetown, Québec, Montréal et Victoria ; le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers du Canada, de 1868 à 1886, et le nombre des bâtiments naufragés sur la côte ainsi que dans le golfe, le fleuve et les lacs du Saint-Laurent, depuis 1868 jusqu'à 1886.

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.

A l'annexe n° 23, pages 223–232, on trouvera des états indiquant les entreprises adjugées par le ministère, les propriétés achetées et les propriétés louées par le ministère pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 24, pages 233–36, contient une liste de quelques-uns des Actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1887, et se rapportant au ministère des travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

ADMINISTRATEURS DU DEPARTEMENT.

L'annexe n° 27, pages 245–248, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires de la commission des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867 ; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1887.

7—I

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 28, pages 249-52, contient un résumé de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1887

TABLES DES DISTANCES.

L'annexe n° 29 contient un certain nombre de tableaux relatifs à la navigation intérieure du Canada, aux routes de mer pour les pays étrangers, aux routes de terre canadiennes à l'océan, aux chemins de fer et télégraphes de l'Etat, etc., etc. La quatrième partie de cette annexe contient des tableaux préparés avec soin, indiquant les distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes océaniques les plus courtes et par les principales lignes de chemin de fer les plus courtes, en passant par le Canada et les Etats-Unis et aussi par les canaux de Suez et Panama. Il ressort de ces tableaux que la route de chemin de fer la plus longue par le territoire canadien, d'un océan à l'autre, est encore moindre que la route la plus courte par le territoire américain, et que la route la plus courte entre Liverpool et Yokohama, est celle qui traverse le Canada. On trouvera, à la fin de cette annexe, des états indiquant le coût de construction des travaux publics, avant et après la Confédération.

Respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des travaux publics

OTTAWA, 19 décembre 1887.

ANNEXES.

ANNEXE No. 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE.

ANNEXE No I.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux Publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
EN GÉNÉRAL		11,550 98		11,550 98
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	5,193 85			5,193 85
Antigonish do		333 12		333 12
Baddeck do	5,059 09			5,059 09
Halifax, édifice fédéral	1,017 14	166 35		1,183 49
do entrepôt de vérification	8,276 76	1,526 65		9,803 41
Lunenburg, bureau de poste, etc	3,900 00			3,900 00
New-Glasgow do	6,909 30			6,909 30
North-Sydney do	14,733 80			14,733 80
Pictou, douane		37 34		37 34
Sydney, hôpital de marine	468 85			468 85
do hôpital de la quarantaine		128 50		128 50
do (sud) bureau de poste, etc	13 49			13 49
Truro, bureau de poste, etc	4,989 94	31 00		5,020 94
Windsor do	4,095 86			4,095 86
Yarmouth do	10,163 68			10,163 68
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral (nouveau)	33,914 94			33,914 94
do do (temporaire)		2,066 04		2,066 04
Montague, bureau de poste, etc	5,293 64			5,293 64
Summerside do	3,292 15			3,292 15
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc	13,111 02			13,111 02
Cap Tormentine, abri de chaloupe	8 10			8 10
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste, etc	144 45			144 45
Chatham, bureau de poste		34 18		34 18
Dorchester, pénitencier	19,351 44			19,351 44
Frédéricton, bureau de poste, etc		2,266 21		2,266 21
Kingston, hôpital de marine	1,406 81			1,406 81
Moncton, bureau de poste, etc.	1,006 60	115 51		1,122 11
Newcastle do	6,816 27			6,816 27
Portland do		315 90		315 90
Saint-Jean, bureau des examinat. du service civil		6 00		6 00
do douane	2,548 83	222 56		2,771 39
do hôpital de marine		522 90		522 90
do pénitencier		60 00		60 00
do bureau de poste	1,880 00	95 30		1,975 30
do caisse d'épargne		8 64		8 64
A reporter	153,596 01	19,487 18		173,083 19

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	153,596 01	19,487 18	....	173,083 19
ÉDIFICES PUBLICS.—*Suite.*				
Nouveau-Brunswick—Fin.				
St. Stephen, bureau de poste, etc	8,025 41	....	....	8,025 41
Sussex do	....	8 05	....	8 05
Woodstock do	5,397 51	....	....	5,397 51
Québec.				
Chicoutimi, hôpital de marine	1,000 02	523 59	....	1,523 61
Coaticook, bureau de poste	2,132 66	....	....	2,132 66
Dundee, douane	....	954 94	....	954 94
Grosse-Ile, station de quarantaine	7,468 82	....	....	7,468 82
Hull, bureau de poste, etc. (nouveau)	20,681 84	....	....	20,681 84
do (temporaire)	....	465 02	....	465 02
Montréal, salles d'armes	46,736 65	....	....	46,736 65
do bureaux des examinat. du service civil.	....	20 00	....	20 00
do douane	....	1,838 95	....	1,838 95
do salle d'exercice	....	71 83	....	71 83
do entrepôt de vérification	229 00	701 23	....	930 23
do bureau du revenu de l'intérieur	....	924 99	....	924 99
do bureau de poste	6,163 02	990 65	....	7,153 67
do édifices publics	....	900 00	....	900 00
Québec, édifices de la citadelle	....	1,493 11	....	1,493 11
do "rocher" do	5,320 90	....	....	5,320 90
do commis des travaux publics	....	536 03	....	536 03
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois.	....	1,181 53	....	1,181 53
do douane	4,342 00	465 48	....	4,807 48
do salle d'exercice	15,962 62	....	....	15,962 62
do entrepôt de vérification	6,425 43	146 15	....	6,571 58
do bâtiment des immigrants	12,617 03	....	....	12,617 03
do hôpital de marine	....	403 98	....	403 98
do observatoire	887 00	1,736 20	....	2,623 20
do bureau de poste	....	1,190 93	....	1,190 93
do édifices publics	....	875 00	....	875 00
do bâtiment du quai de la reine	....	1,500 77	....	1,500 77
Sherbrooke, bureau de poste, etc.	3,526 38	30 98	....	3,557 36
Sorel do	15,973 70	....	....	15,973 70
Sainte-Anne-de-Restigouche, bâtim. des Sauvages	745 70	....	....	745 70
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc	4,052 00	....	....	4,052 00
Saint-Jean do	....	9 75	....	9 75
Saint-Régis, douane	10 00	....	....	10 00
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	35,028 37	....	....	35,028 37
Trois-Rivières, douane	....	3,607 43	....	3,607 43
do bureau de poste	....	1,772 03	....	1,772 03
Valleyfield, bureau du revenu de l'intérieur	107 10	....	....	107 10
Ontario.				
Amherstburg, bureau de poste, etc	638 90	....	....	638 90
Barrie do	6,663 84	108 30	....	6,772 14
Belleville do	1,595 16	93 55	....	1,688 71
Berlin do	48 70	99 80	....	148 50
A reporter	365,375 77	42,137 45	....	407,513 22

ANNEXE Nº 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	365,375 77	42,137 45	....	407,513 22
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Suite.				
Brantford, bureau de poste, etc	69 49	15 45	....	84 94
Brockville do	1,945 51	182 14	....	2,127 65
Chatham do	262 50	43 25	....	305 75
Clifton do	16 50	44 90	....	61 40
Cornwall do	46 50	95 40	....	141 90
Galt do	9,419 33	....	....	9,419 33
Gananoque do	....	42 75	....	42 75
Guelph do	....	22 90	....	22 90
Hamilton, maison de douane	....	5 00	....	5 00
do salle d'exercice	87 25	....	....	87 25
do bureau de poste, etc	45,697 69	....	....	45,697 69
Kingston, bureaux des examinat. du service civil	....	19 02	....	19 02
do maison de douane	....	9 35	....	9 35
do pénitencier	20,713 52	14 16	....	20,727 68
do bureau de poste	....	6 18	....	6 18
London, maison de douane	28,431 11	575 04	....	29,006 15
do école d'infanterie	74,595 15	....	....	74,595 15
do édifices militaires	....	51 33	....	51 33
do bureau de poste	....	249 43	....	249 43
Napanee, do etc	3,060 60	....	....	3,060 60
Orangeville, bureau de poste, etc	6,879 28	....	....	6,879 28
Ottawa, entrepôt de vérification	2,728 53	116 10	....	2,844 63
do ferme expérimentale	3,401 54	....	....	3,401 54
do musée géologique	....	598 32	....	598 32
do galerie nationale des arts	....	....	780 50	780 50
do bureau de poste, etc	671 48	....	....	671 48
do bureau d'imprimerie	702 80	....	....	702 80
do édifices du parlement	922 88	142,685 50	....	143,608 38
do do lumière électrique	14,260 83	....	....	14,260 83
do do gaz	....	....	24,646 72	24,646 72
do do terrains	....	....	12,992 04	12,992 04
do do chauffage	....	....	48,439 52	48,439 52
do do enlèv. de la neige	....	....	3,226 16	3,226 16
do do service de téléphone	....	....	2,288 61	2,288 61
do do eau	....	....	12,878 28	12,878 28
do do de la rue Wellington	98,057 95	....	....	98,057 95
do cour suprême	....	600 71	....	600 71
Pembroke, bureau de poste, etc	2,667 25	....	....	2,667 25
Peterborough do	15,984 70	....	....	15,984 70
Port-Hope do	4,357 26	12 25	....	4,369 51
Rideau Hall	....	29,550 71	....	29,550 71
do combustible et éclairage	....	....	8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige	....	....	542 40	542 40
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc	....	59 65	....	59 65
Saint-Thomas do	3,141 84	....	....	3,141 84
Stratford do	....	162 50	....	162 50
Toronto, bureaux des examinat. du service civil	....	47 28	....	47 28
do maison de douane	....	1,081 57	....	1,081 57
do entrepôt de vérification	9,258 28	1,360 39	....	10,618 67
do bâtiment des immigrants	....	159 48	....	159 48
do bureau du revenu de l'intérieur	3,675 49	270 47	....	3,945 96
do vieux forts	61 43	....	....	61 43
do bureau de poste	8,654 29	1 80	....	8,656 09
A reporter	725,146 75	220,220 48	113,794 23	1,059,161 46

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	725,146 75	220,220 48	113,794 23	1,059,161 46
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Fin.				
Trenton, bureau de poste, etc	4,058 49			4,058 49
Windsor do	1,939 64	63 90		2,003 54
Manitoba.				
Montagne-de-Pierre, pénitencier	40,681 73	50 00		40,731 73
Winnipeg, bureau de l'architecte		798 22		798 22
do maison de douane	5,082 05	82 80		5,164 85
do salle d'exercice	1,491 50			1,491 50
do école d'infanterie	12,971 90			12,971 90
do bureau de poste (nouveau)	44,812 45			44,812 45
do do (ancien)		180 00		180 00
do do (temporaire)		114 25		114 25
Territoires du Nord-Ouest.				
Baraques en général	165 50			165 50
Battleford, casernes	30,184 20			30,184 20
do bâtiment des immigrants		100 00		100 00
do école industrielle	300 00			300 00
do bureau d'enregistrement		1,274 50		1,274 50
Birtle, bâtiment des immigrants		29 50		29 50
Calgary, casernes	2,246 63			2,246 63
do bâtiment des immigrants	580 00			580 00
Fort-McLeod, casernes	6,258 75			6,258 75
Fort-Saskatchewan, casernes	1,500 04			1,500 04
High-River, école industrielle	3,793 30			3,793 30
Lethbridge, casernes	23,855 34			23,855 34
Maple-Creek do	1,597 57			1,597 57
Medicine-Hat do	140 85			140 85
do bâtiment des immigrants	620 00			620 00
do bureau de poste		10 25		10 25
Pincher-Creek, baraques	15 00			15 00
Prince-Albert do	10,169 62			10,169 62
do palais de justice et prison	20,031 88			20,031 88
Edifices publics en général		2,768 70		2,768 70
Qu'Appelle, bâtiments des immigrants		6 10		6 10
do école industrielle	4,256 44			4,256 44
Regina, casernes	45,547 95			45,547 95
do chambre du conseil	1,642 74			1,642 74
do palais de justice	449 49	15 40		464 89
do bureau des terres fédérales		10 00		10 00
do prison et asile des aliénés	1,666 27			1,666 27
do résidence du lieutenant-gouverneur	547 72			547 72
do bureau de poste	1,907 41			1,907 41
do manège de la police à cheval	219 07			219 07
Colombie-Britannique.				
Albert Head, station de quarantaine, Vancouver	1,337 33			1,337 33
New-Westminster, pénitencier	34,640 98			34,640 98
do bureau de poste		403 00		403 00
Victoria, maison de douane		2 00		2 00
do bâtiment des immigrants		861 33		861 33
do bureau de poste		562 26		562 26
A reporter	1,029,858 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51

ANNEXE N° 1—*Suite.*

—			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,029,858 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51
DÉPENSES POUR CERTAINS SERVICES.	Appointements des mécaniciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.		
Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.				
Amherst, bureau de poste, etc.	266 64	251 94	47 92	....	566 50	
Antigonish do	15 00	111 60	....	....	126 60	
Baddeck do	104 46	84 65	2 45	....	191 56	
Halifax, édifice fédéral	2,234 46	735 34	1,887 00	736 46	5,593 26	
do entrepôt de vérification	183 32	31 80	21 45	100 00	336 57	
do pénitencier	450 00	32 25	....	....	482 25	
New-Glasgow, bur. de poste, etc.	266 67	170 37	36 66	....	473 70	
Pictou, douane	....	135 60	....	....	135 60	
do hôpital de marine	....	32 85	....	....	32 85	
Truro, bureau de poste, etc	400 03	93 00	40 62	43 34	576 99	
Windsor do	366 63	65 36	88 50	26 24	546 73	
Yarmouth do	199 98	229 60	141 12	36 00	606 70	
Ile du Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice fédéral	1,523 96	732 86	565 37	20 75	2,842 94	
Montague, bureau de poste, etc.	....	51 12	....	....	51 12	
Summerside do	433 37	242 41	14 03	....	689 81	
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste, etc.	....	16 50	....	....	16 50	
Carleton, St-Jean, b. de poste, etc	....	101 22	75 00	36 67	212 89	
Chatham, bureau de poste, etc.	....	146 70	72 80	....	219 50	
Frédéricton do	399 96	300 90	244 09	26 50	971 45	
Moncton do	399 96	256 81	556 51	117 42	1,330 70	
Newcastle do	299 97	457 16	131 40	....	888 53	
Portland do	45 00	....	....	....	45 00	
Saint-Jean, douane	1,645 04	1,489 41	97 66	458 90	3,691 01	
do hôpital de marine	....	356 82	251 20	25 86	633 88	
do pénitencier	450 00	46 00	7 50	....	503 50	
do bureau de poste	1,212 50	466 61	2,142 17	532 41	4,353 69	
do édifices publics en général	....	....	....	18 37	18 37	
do caisse d'épargne	....	182 97	50 00	....	232 97	
St-Stephen, bur. de poste, etc.	145 83	161 06	....	....	306 89	
Sussex do	399 96	37 83	0 60	....	438 39	
Woodstock do	433 34	286 12	12 30	34 00	765 76	
Québec.						
Hull, bureau de poste, etc.	....	157 25	24 32	60 00	241 57	
Montréal, douane	1,220 00	1,340 41	278 70	....	2,839 11	
do salle d'exexercice	502 50	....	....	....	502 50	
do entrepôt de vérificat.	925 00	1,869 10	291 90	....	3,086 00	
do bur. du revenu de l'in.	720 00	250 77	146 80	....	1,117 57	
do bureau de poste	1,007 48	1,089 08	3,369 55	1,184 51	6,650 62	
A reporter	16,251 06	12,013 47	10,597 62	3,457 43	42,319 58	

ANNEXE N° 1—*Suite.*

—	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,029,858 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51

DÉPENSES POUR CERTAINS SERVICES—*Suite.*	Appointements des mécaniciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Personnel et entretien.	Total.
Québec—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Report	16,251 06	12,013 47	10,597 62	3,457 43	42,319 58	....
Montréal, bureau de poste, rue Notre-Dame	....	....	10 25	14 00	24 25	
do bureau de poste, rue Saint-Laurent	....	....	9 95	....	9 95	
do bureau de poste, rue Sainte-Catherine	....	....	13 10	7 00	20 10	
Québec, édifices de la citadelle.	46 25	168 02	95 50	....	309 77	
do bur. des ins.-mes. de bois	382 50	42 00	....	....	424 50	
do douane	....	1,155 20	62 61	20 00	1,237 81	
do entrepôt de vérification	900 00	526 17	....	....	1,426 17	
do hôpital de marine	....	1,293 35	....	....	1,293 35	
do bureau de poste	....	345 10	605 02	....	950 12	
Sherbrooke, bur. de poste, etc.	399 96	269 93	340 49	55 00	1,065 38	
Sorel do	309 96	319 00	21 98	....	650 94	
Saint-Jean do	337 42	152 00	14 43	....	503 85	
St-Vincent-de-Paul, pénitencier	....	69 28	....	....	69 28	
Trois-Rivières, douane	699 98	325 29	....	36 38	1,061 65	
do bureau de poste.	367 84	170 00	303 16	130 00	971 00	
Ontario.						
Amherstburg, bur. de poste, etc	400 03	233 00	....	....	633 03	
Barrie do	399 96	420 75	279 18	50 00	1,149 89	
Belleville do	600 00	313 25	391 80	13 00	1,318 05	
Berlin do	400 03	229 58	161 65	....	791 26	
Brantford do	600 00	358 39	291 40	....	1,249 79	
Brockville do	400 03	336 88	392 85	142 43	1,272 19	
Chatham do	849 96	370 37	237 37	....	1,457 70	
Clifton do	399 96	337 00	51 67	36 25	824 88	
Cobourg do	345 00	62 50	101 87	....	509 37	
Cornwall do	365 04	300 72	262 49	10 75	939 00	
Galt do	308 85	295 00	....	....	603 85	
Gananoque, douane	....	130 00	....	....	130 00	
Guelph, bureau de poste, etc.	399 96	4 00	299 35	19 89	723 20	
Hamilton, douane.	45 00	40 80	30 32	....	116 12	
do bureau de poste	809 72	1,409 80	1,164 12	100 00	3,483 64	
Kingston, douane	....	426 99	20 30	20 00	467 29	
do bur. du revenu de l'in.	....	....	18 20	13 51	31 71	
do collège militaire.	1,440 00	....	....	....	1,440 00	
do pénitencier	779 15	....	....	....	779 15	
do bureau de poste	....	304 50	241 21	45 00	590 71	
London, douane	999 99	693 40	303 15	27 73	2,024 27	
do bureau de poste	570 00	729 23	648 55	36 00	1,983 78	
Orangeville, bur. de poste, etc.	316 63	235 93	85 08	....	637 64	
Ottawa do	....	....	493 60	....	493 60	
A reporter	30,124 28	24,080 90	17,548 27	4,234 37	75,987 82	....

ANNEXE N° 1—*Suite.*

—			Construction.	Réparation.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,029,858 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51
DÉPENSES POUR CERTAINS SERVICES—*Suite.*	Appointements des mécaniciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.		
Ontario—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.		
Report	30,124 28	24,080 90	17,548 27	4,234 37	75,987 82	
Port-Hope, bureau de poste, etc	399 96	270 00	225 05	......	895 01	
Stratford do	650 00	261 12	445 14	70 89	1,427 15	
Sainte-Catherine do	399 96	220 36	267 25	50 63	938 20	
Saint-Thomas do	399 96	390 02	212 62	44 40	1,047 00	
Toronto, douane	695 95	752 47	186 75	60 00	1,695 17	
do entrepôt de vérifica	786 00	496 10	15 51	70 00	1,367 61	
do bur. du revenu de l'int.	665 00	472 07	104 37	40 50	1,281 94	
Toronto, bureau de poste	1,239 50	947 01	2,161 12	659 71	5,007 34	
Windsor do etc.	1,000 03	445 35	638 99	63 20	2,147 57	
Ile Wolfe, douane	......	42 00	......	......	42 00	
Manitoba.						
Winnipeg, douane	......	255 00	18 00	......	273 00	
do bur. des terres fédér.	......	538 00	42 60	......	580 60	
do bur. de poste	541 50	1,125 00	415 11	252 25	2,333 86	
do do (tempor.)	......	......	59 41	......	59 41	
Territoires du Nord-Ouest.						
Battleford, résidence du lieut.-gouverneur	75 00	......	......	......	75 00	
Prince-Albert, palais de justice.	......	6 00	......	......	6 00	
Régina, bur. du commis des trav	......	40 00	......	......	40 00	
do palais de justice.	405 00	416 58	......	8 00	829 58	
do prison et asile des aliénés	135 00	120 00	9 80	......	264 80	
do bureau de poste	......	402 11	......	......	402 11	
Colombie-Britannique.						
Nanaïmo, bureau de poste	550 00	95 00	......	99 00	744 00	
New-Westminster, bur. de poste	650 00	81 37	......	......	731 37	
Victoria, douane	......	83 00	......	......	83 00	
do bureau de poste	......	335 12	802 87	15 00	1,152 99	
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL	......	1,648 99	......	......	1,648 99	
	38,717 14	33,523 57	23,152 86	5,667 95	......	101,061 52
A reporter	......	......	1,029,858 59	227,552 69	214,855 75	1,472,267 03

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,029,858 59	227,552 69	214,855 75	1,472,267 03
HAVRES ET BRISE-LAMES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig, jetée		3,376 93		3,376 93
Bayfield, jetée		118 98		118 98
Baie du Saint-Laurent	664 81			664 81
Birch Islands	500 00			500 00
Blue Rock	1,534 41			1,534 41
Boulardrie	722 88			722 88
Broad Cove	683 90			683 90
Brulé	499 19			499 19
Creek du Canada	672 72			672 72
Cap la Ronde	497 50			497 50
Canal de Chester	449 71			449 71
Chipman, Ruisseau de		299 77		299 77
Cow Bay (*Baie des Vaches*)	9,301 85			9,301 85
Digby, jetée	767 62			767 62
Est, rivière de l'	499 99			499 99
Economy, brise-lames de	951 19			951 19
Fox Island ou Laurenceton	2,563 69			2,563 69
Great Tancook, Ile	1,167 34			1,167 34
Great Village River (*Rivière du Grand Village*)	2,900 00			2,900 00
Gros Nez	100 00			100 00
Havres en général—proportion des dépenses		3,200 30		3,200 30
Harbourville	2,970 30			2,970 30
Indian Islands (*Ile des Sauvages*)	1,000 00			1,000 00
Kingsport	856 16			856 16
Lismore	1,548 49			1,548 49
Mabou, port de	1,931 05			1,931 05
Margaretville, brise-lames	6,082 36			6,082 36
Morden, jetée		400 00		400 00
McNair, anse de		79 31		79 31
Parrsboro', jetée	2,000 00			2,000 00
Petite Rivière	563 37			563 37
Picket, rivière de		499 98		499 98
Port Greville	4,929 18			4,929 18
Sheet Harbour	78 84			78 84
South Ingonish		932 36		932 36
Surette's ou île de la P'te. Eloignée et riv. au Castor	960 12			960 12
Three Fathom Harbour (*Havre des Trois Brasses*)		25 00		25 00
West Pubnico (*Pubnico-Ouest*)	998 62			998 62
White Point (*Pointe-Blanche*)	1,004 92			1,004 92
Whycocomagh	499 96			499 96
Yarmouth, havre de—Enlèvement du roc	576 59			576 59
Ile du Prince-Edouard.				
Cascumpec	3,154 72			3,154 72
Georgetown, jetée de la reine		334 67		334 67
Havres en général		3,200 29		3,200 29
Keirs, rivage de		7 25		7 25
Miminegash		215 97		215 97
New London	1,524 28			1,524 28
Nine Mile Creek (*Creek des Neuf Milles*)		97 66		97 66
A reporter	1,085,014 35	240,341 16	214,855 75	1,540,211 26

ANNEXE n° 1—*Suite*.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,085,014 35	240,341 16	214,855 75	1,540,211 26
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite*.				
***Ile du Prince-Edouard*—Fin.**				
Port-Selkirk	729 80			729 80
Red-Point		199 97		199 97
Rustico		70 00		70 00
Souris	1,730 63			1,730 63
Sturgeon river (*riv. aux Esturgeons*)		50 00		50 00
Nouveau-Brunswick.				
Cap Tormentine, havre de	7,705 74			7,705 74
Clifton, brise-lames	582 11			582 11
Dalhousie, quai de délestage	213 85			213 85
Elm-Tree		25 00		25 00
Grande-Anse	1,743 84			1,743 84
Grand-Lac, Jemseg	1,000 00			1,000 00
Havres en général		3,200 29		3,200 29
Hopewell, Cap		299 94		299 94
Quaco		198 63		198 63
Rivière Saint-François	474 67			474 67
Saint-Jean, havre de	56,621 14			56,621 14
Saint-Jean, rivière	3,892 29			3,892 29
do enlèvement de chicots		250 00		250 00
do riv des Chutes à l'île à l'Ours	1,895 58			1,895 58
do île à l'Ours et Frédéricton	998 41			998 41
do Frédéricton et Woodstock	881 91			881 91
Shippegan, havre de	1,200 00			1,200 00
Tynemouth ou Ten-Mile Creek	998 07			998 07
Upper-Salmon, rivière	2,453 82			2,453 82
Québec.				
Agnès, jetée d', lac Mégantic		59 00		59 00
Anse Saint-Jean, jetée	865 28			865 28
Barachois de Malbaie	470 45			470 45
Bagotville, jetée (Saint-Alphonse)	1,060 72	202 75		1,263 47
Baie Saint-Paul, jetée	1,170 60			1,170 60
Belœil, jetées		254 65	116 00	370 65
Berthier (*en bas*), jetée		500 00		500 00
do (*en haut*), do	1,611 04			1,611 04
Bic, jetée	767 01			767 01
Cap à l'Aigle, jetée		168 83		168 83
Cascades, jetée	3,013 49			3,013 49
Cèdres, jetée		50 09		50 09
Château-Richer, jetée	1,052 04			1,052 04
Chicoutimi, jetée	1,390 35			1,390 35
Ditchfield, lac Mégantic, jetée	1,484 75			1,484 75
Doucet's-Landing	1,826 53			1,826 53
Etang-du-Nord, îles de la Madeleine, jetée	9,906 13			9,906 13
Pointe-au-Père—Examen p. jetée en eau profonde			2,501 69	2,501 69
Gatineau, Pointe de la—jetée de protection	216 14			216 14
A reporter	1,192,970 74	245,870 31	217,473 44	1,656,314 49

ANNEXE n° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,192,970 74	245,870 31	217,473 44	1,656,314 49
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Québec—Suite.				
Grand Pabos	762 14			762 14
Grandes Bergeronnes	250 01			250 01
Havres en général		11,736 12		11,736 12
Isle Perrot, jetée	383 51			383 51
Kamouraska, jetée	3,279 93			3,279 93
Lanoraie, jetée	6,726 76			6,726 76
Laprairie, brise-glaces	6,736 19			6,736 19
Les Eboulements, jetée		597 11		597 11
Lévis, quai du hangar aux immigrants	751 50			751 50
Longueuil, quai	2,169 24			2,169 24
Malbaie, jetée		54 65		54 65
Matane, jetée		500 21		500 21
New Carlisle, jetée	11,460 77			11,460 77
Newport, embouchure de la rivière	2,101 78			2,101 78
Percé, jetée	2,705 92			2,705 92
Jetées en aval de Québec		7,041 63		7,041 63
Port-Daniel, jetée	285 29			285 29
Québec, de la douane		567 83		567 83
do havre de			694 38	694 38
do quai de la reine		4,159 94		4,159 94
Rivière Blanche, jetée	2,139 26			2,139 26
do Bras Saint-Nicolas	1,200 00			1,200 00
do des Prairies	336 38			336 38
do du Lièvre	2,029 56			2,029 56
do du Loup (*en bas*), jetée		3,169 76		3,169 76
do Nicolet	6,778 32			6,778 32
do Ouelle, jetée—Pointe aux Orignaux	3,609 83			3,609 83
do Richelieu, quai à Lacolle	340 00			340 00
do Rimouski	1,000 00			1,000 00
do Saguenay, chenal en aval de Chicoutimi	4,799 31			4,799 31
do do Grande-Décharge	4,787 70			4,787 70
do Sainte-Anne-de-Beaupré	937 85			937 85
do Saint-Laurent			48 53	48 53
do do enlèvem. de chaînes et ancres	4,791 82			4,791 82
do do levée hydrographique			2,761 03	2,761 03
do do Montréal, enquête sur les inondations			11,984 60	11,984 60
do Saint-Louis	1,608 37			1,608 37
do Saint-Placide	4,608 00			4,608 00
do Touladie, chemin de halage	197 82			197 82
do Verte	1,003 48			1,003 48
do Yamaska	26,219 09		77 50	26,296 59
Sainte-Anne de Bellevue, jetée	736 29			736 29
do de la Pocatière, jetée	2,125 07			2,125 07
do de Sorel, jetée	836 66			836 66
Sainte-Famille, jetée	300 04			300 04
Saint-François (Ile d'Orléans), jetée	1,203 95			1,203 95
Sainte-Irénée, jetée	3,284 87			3,284 87
Saint-Jean (Ile d'Orléans), jetée	1,009 20			1,009 20
Saint-Laurent, jetée	1,304 67			1,304 67
Saint-Michel, jetée		815 44		815 44
Saint-Thomas, jetée	1,999 96			1,999 96
A reporter	1,309,771 28	274,513 00	233,039 48	1,817,323 76

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Constrution.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,309,771 28	274,513 00	233,039 48	1,817,323 6
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Québec—Fin.				
Saint-Zotique, jetée	1,165 23			1,165 23
Trois-Rivières, port de			90 77	90 77
Trois-Pistoles, jetée	4,359 56			4,359 56
Ontario.				
Bayfield, port de		150 00		150 00
Belle Rivière	196 50			196 50
Belleville, port de	1,755 51			1,755 51
Burlington, canal de la Baie		295 79	512 19	807 98
Chantry, Ile	2,538 60			2,538 60
Cobourg, port de	4,891 73			4,891 73
Collingwood, port de	4,884 00			4,884 00
Goderich, port de			22 50	22 50
Havres en général		6,151 60		6,151 60
Hilton ou Marksdale, lac Huron	3,301 99			3,301 99
Kaministiquia, rivière	21,763 55			21,763 55
Kincardine, port de	3,086 42			3,086 42
Kingston do	4,347 02			4,347 02
Kingsville do	3,564 81			3,564 81
Little Bear Creek (*Creek du Petit-Ours*)	326 71			326 71
Little Current (*Petit-Courant*)	6,353 02			6,353 02
Little Nation River (*Rivière de la Petite Nation*)	1,000 00			1,000 00
McGregor, creek de	1,714 31			1,714 31
Midland, port de	4,688 68			4,688 68
Oakville do	4,437 25			4,437 25
Owen-Sound do	9,977 20			9,977 20
Port-Arthur do	18,205 94			18,205 94
Port-Elgin do	2,731 32			2,731 32
Port-Hope do	970 06			970 06
Rivière-aux-Pêches	2,232 50			2,232 50
Rivière Rideau, Ottawa—jetée de protection	3,078 55			3,078 55
Saugeen, jetée de la rivière	3,930 38			3,930 38
Sault-Sainte-Marie	16 74			16 74
Summerstown, port de	6,171 05			6,171 05
Thornbury do	1,818 48			1,818 48
Toronto do	11,374 41			11,374 41
Manitoba.				
Assiniboine, rivière—Examen des inondations			4,170 39	4,170 39
Havres en général		3,377 00		3,377 00
Territoires du Nord-Ouest.				
Saskatchewan-Nord, rivière	15,134 08			15,134 08
Saint-Laurent, passage d'eau	47 53			47 53
A reporter	1,459,834 41	284,487 39	237,835 33	1,982,157 13

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.			Con-struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,459,834 41	284,487 39	237,835 33	1,982,157 13
HAVRES ET BRISE-LARMES—*Fin.*						
Colombie-Britannique.						
Cowichan, rivière			1,760 00			1,760 00
Esquimalt, bassin de radoub			207,308 24			207,308 24
Fraser, rivière			8,035 41			8,035 41
Havres en général				56 55		56 55
Kicking Horse, rivière, ou Kootenay			535 08			535 08
Nanaïmo, port de—Grand Portage			741 52			741 52
Nicomeckel, rivière—Enlèvement de chicots			912 50			912 50
Victoria, port de—Rocher Dredger			4,490 00			4,490 00
HAVRES EN GÉNÉRAL					8,663 62	8,663 62
DRAGUEURS			10,185 47	33,578 03		43,763 50
DRAGAGE.						
Nouvelle-Ecosse.						
Aspy, baie	$1,282 60					
Chéticamp	4,361 50					
Granton	816 27					
Halifax	1,269 76					
Petite Baie Glacée	973 49					
Tatamagouche	5,464 28					
Yarmouth	4,354 65					
		$18,522 55				
Ile du Prince-Edouard.						
Tignish		4,988 39				
Nouveau-Brunswick.						
Belle Isle	$2,308 72					
Cocagne	3,047 46					
Saint-Jean, port de	1,132 88					
		6,489 06				
EN GÉNÉRAL		22 41				
Total, provinces maritimes		$30,022 41				
Quebec.						
Laprairie, port de	$1,257 72					
Rivière à la Graisse (Rigaud)	2,022 83					
do du Loup (*en bas*)	1,306 02					
do do (*en haut*)	1,749 07					
do Ottawa—En amont de Pembroke	1,206 10					
A reporter	7,541 74	30,022 41	1,693,802 63	318,121 97	246,498 95	2,258,423 55

ANNEXE N° 1—*Suite*.

Désignation des travaux.			Construction	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report...........	$7,541 74	$30,022 41	1,693,802 63	318,121 97	246,498 95	2,258,423 55
DRAGAGE—*Fin*.						
Québec—Fin.						
Rivière Richelieu.............	1,118 95					
do Ste-Anne de Bellevue	554 26					
do Saint-François.......	4,233 08					
do Saint-Louis..........	69 25					
do Saint-Maurice	4,091 99					
do Saint-Placide.........	178 87					
Vaudreuil..........................	339 84					
En général	938 73					
		19,066 71				
Ontario.						
Cobourg............................	$2,657 90					
Goderich	565 21					
Kincardine	430 99					
Lion's-Head	646 53					
Creek du Petit-Ours	500 00					
Creek McGregor................	1,300 00					
Port-Elgin	1,428 62					
Port-Hope.........................	2,624 50					
Rivière Ottawa—En amont de Pembroke	1,107 50					
Southampton....................	1,191 45					
Summerstown	5,959 19					
Thornbury........................	1,185 55					
En général	653 53					
		20,250 97				
Manitoba.						
Lac Winnipeg—Embouchure de la rivière à la Vase Blanche.................	$1,497 86					
Rivière-Rouge—A l'embouchure............................	7,571 11					
En général.........................	432 21					
		9,501 18				
Colombie-Britannique.						
Rivière-Fraser, en amont de New-Westminster	$10,355 78					
Shoal Bay............................	2,259 34					
Victoria, havre de................	2,402 00					
		$15,017 12				
EN GÉNÉRAL		5,781 53				
			99,639 92	....	....	99,639 92
A reporter			1793,442 55	318,121 97	246,498 95	2,358,063 47

7—2

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		1,793,442 55	318,121 97	246,498 95	2,358,063 47
GLISSOIRES ET ESTACADES.					
Saguenay, travaux du district du		3,145 12	221 32	1,245 22	4,611 66
Saint-Maurice do		25 12	18,751 96	19,198 46	37,975 54
Ottawa do				23,567 31	23,567 31
do glissoires de la rivière	$11,857 19	7,444 33			7,444 33
do do (Carillon)		2,309 02			2,309 02
do do (Rapides des Quinze)		2,500 00			2,500 00
Gatineau, glissoires de la rivière	719 63	5,201 25			5,201 25
Madawaska do do	6,050 93		20,630 40		20,630 40
Noire do do	101 19	1,322 01			1,322 01
Coulonge do do	349 20	10,074 99			10,074 99
Pétéwawa do do	1,552 26				
Newcastle, travaux du district de			7,379 14	2,657 20	10,036 34
PONTS ET CHEMINS.					
Pont du chenal du Calumet, rivière Ottawa		5,000 00			5,000 00
Pont du Portage-du-Fort		7,281 88			7,281 88
Pont Des Joachims		28 65			28 65
Ottawa, pont de la glissoire de la Chaudière			91 50		91 50
do pont Dufferin			4,273 66		4,273 66
do pont de la rue Maria			223 06		223 06
do pont des Sapeurs			656 55		656 55
do pont Suspendu Union			2,074 32		2,074 32
do pont de la rue Saint-Patrice			210 27		210 27
do do Wellington			10,555 50		10,555 50
Pont de la rivière Rideau, New-Edinburgh		2,000 00			2,000 00
Pont de la rivière de l'Arc, près de Calgary		1,805 93			1,805 93
do do du Coude		2,000 00			2,000 00
Chemin de Témiscouata			749 76		749 76
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.					
Nouvelle-Ecosse.					
Côte Est du Cap-Breton à New-Haven ou Neill's-Harbour		279 01			279 01
Halifax et Canso		1,000 00			1,000 00
Mabou à Chéticamp		3,995 38			3,995 38
Ile du Prince-Edouard.					
Entre l'Ile et la terre ferme (subvention)				1,946 66	1,946 66
Québec.					
Côte nord du Saint-Laurent, vers la Pointe-aux-Esquimaux		7,435 75			7,435 75
Victoria.					
Bath et île Amherst				74 07	74 07
A reporter		1,856,290 99	383,939 41	295,187 87	2,535,418 27

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,856,290 99	383,939 41	295,187 87	2,535,418 27
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*				
Territoires du Nord-Ouest.				
Battleford à Edmonton *viâ* Fort-Pitt	33,568 83			33,568 83
Dunmore à Fort-McLeod, et Mâchoire-d'Orignal à Montagne-des-Bois	3,609 46			3,609 46
Lignes télégraphiques en général			16,693 57	16,693 57
Colombie-Britannique.				
Lignes télégraphiques en général			11,078 44	11,078 44
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, bas du fleuve Saint-Laurent et provinces maritimes			19,607 94	19,607 94
Service télégraphique en général			6,209 18	6,209 18
DIVERS.				
Ottawa, place Cartier	2,597 38			2,597 38
do parc de la côte du Major	10,453 81			10,453 81
Explorations et inspections			35,315 93	35,315 93
Sentences arbitrales			13,548 02	13,548 02
Monument à Joseph Brant	5,000 00			5,000 00
Agent et dépenses imprévues, Col.-Britannique			5,086 52	5,086 52
Exposition coloniale			78 72	78 72
Allocation à S. McLaughlin pour photographie			400 00	400 00
Gratification à la veuve de feu Michael Scanlon			110 00	110 00
do Thomas Townsend, additionnelle			150 00	150 00
Rapports, Chambre des communes			835 10	835 10
Totaux	1,911,520 47	383,939 41	404,301 29	2,699,761 17
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement entre Québec et Montréal	191,000 00			191,000 00
Améliorations au port de Québec	432,795 32			432,795 32
Lévis, bassin de radoub	20,000 00			20,000 00
Port des Trois-Rivières	203 00			203 00
Totaux	643,998 32			643,998 32
Grands totaux	2,555,518 79	383,939 41	404,301 29	3,343,759 49

O. DIONNE,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 27 octobre 1887.

[1887]

ANNEXE Nº 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

N° de renvoi, 82,208.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 22 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les édifices et travaux publics placés sous mon contrôle, et exécutés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de 1885–86, est terminé, garni et occupé.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Thompson, Amherst, N.-E.

Entrepreneurs de l'édifice et de l'installation, MM. Rhodes, Currie et Cie, Amherst, N.-E.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish, Saint-Jean, N.-B.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un crédit a été porté au budget de 1887–88 pour l'achat d'un emplacement et la construction d'un édifice public.

BADDECK.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice est terminé, garni et occupé.

Plans et devis préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Neil W. Mackenzie, Baddeck, N.-E.

Entrepreneur de l'édifice, M. R. H. Hill, Hull, P. Q.

Entrepreneur de l'installation de la poste, M. Hector McNeil, Baddeck, N.-E.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Geo. Thompson, New-Glasgow, N.-E.

LUNENBURG.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a fait l'acquisition, pour y construire un édifice public, d'un emplacement ayant 120 pieds de front sur la rue King et 80 pieds sur les rues Lincoln et Pelham.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice a été terminé, garni et occupé l'automne dernier.

SYDNEY-NORD.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Depuis la date de mon dernier rapport, la construction de cet édifice a été poussée activement; des contrats ont été passés pour l'installation et l'appareil de chauffage, et il sera probablement prêt à être occupé cet automne.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Chs. P. Moffat.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice et de l'installation des bureaux, MM. Macdonald, Treen et Anderson, Pictou, N.-E.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, la *Truro Manufacturing Co.*

PICTOU.

DOUANE.

Au cours de sa dernière session, le parlement a voté un crédit pour un appareil de chauffage à l'eau chaude dans cet édifice.

Le département a l'intention de préparer des plans et devis, et de demander des soumissions prochainement.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Le parlement a voté un autre crédit pour l'établissement d'un appareil de chauffage dans cet édifice; le département doit préparer les plans et devis, et demander bientôt des soumissions.

SYDNEY, N.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure des rues Charlotte et Dorchester, 103 pieds 6 pouces de front sur la première et 155 sur la seconde.

YARMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Depuis la date de mon dernier rapport, cet édifice a été terminé et occupé.

Plans, etc., préparés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Kenney, Yarmouth, N.-E.

Entrepreneurs de la construction et de l'installation, MM. A. E. Milliken et Cie, Moncton, N.-B.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Joseph Muirhead, Halifax.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice est terminé, garni et occupé.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Stirling et Harris, Charlottetown, I.P.-E.

Commis des travaux, M. Chas. Dalziel.

Entrepreneurs de la construction et de l'installation, M. T. C. Conner, N.-B.

Entrepreneurs de l'appareil d'éclairage au gaz, MM. A. Hermans et Fils, Charlottetown, I P.E.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McKinnon et McLean, Charlottetown, I.P.-E.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est terminé.

Avant qu'il ne soit occupé, il reste à compléter des travaux d'installation et de nivellement, et à poser des trottoirs.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Stirling et Harris, Charlottetown, I.P.-E.

Entrepreneur, M. L. A. Wilmot, Dorchester, N.-B.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice est terminé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. Des contrats ont été passés pour l'installation, l'ameublement, etc., et on a lieu de croire que l'édifice sera occupé avant l'automne prochain.

Plans et devis préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Henry White, Bathurst, N.-B.

Entrepreneur de la construction de l'édifice, M. John Black, Hull, P. Q.

Entrepreneur des installations des bureaux de poste et de douane, M. Samuel Gammon, Bathurst, N. B.

Entrepreneur de l'ameublement, M. Henry Bishop, Bathurst, N.-B.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish, Saint Jean, N.-B.

On est à faire des trottoirs et des clôtures sur deux côtés. Ces travaux seront terminés à l'automne.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

L'aile affectée aux cellules et la chambre de la chaudière ont été terminées, l'appareil de chauffage à vapeur prolongé jusqu'à la nouvelle aile, les garnitures des cellules presque toutes fournies, et un grand nombre de cellules occupées. Deux porches ont été construits pour protéger les portes cochères des cellules contre la pluie et la neige.

Les pentures de portes, serrures, barreaux, etc., des cellules, ont été réparées et solidées.

La scierie a été réparée, ainsi que sa machine, la chaudière et le mécanisme, et de nouvelles scies rotatives ont été installées.

On a fait un nouveau porche et un cabinet à la boulangerie, qui a été munie d'outils et d'un monte-charge, et peinturée.

Une aile de l'hôpital a été divisée par un grillage en fer pour former une salle destinée aux aliénés invalides.

On a construit une porcherie en bois, 20 pieds de long sur 25 de large, avec cheminée en brique, chaudière d'alimentation, appareils d'abattage, etc.

Le cottage du fermier a été peinturé à l'extérieur et muni d'une nouvelle cheminée.

La serre aux légumes a reçu une nouvelle cheminée.

Le plâtrage et le peinturage de la maison de l'intendant ont été réparés, et une nouvelle cheminée a été construite.

On a peinturé le bureau des Travaux publics, le logement du sous-préfet, la maison du mécanicien, la prison, les châssis d'hiver, etc.

La clôture de la cour de la prison a été renforcée.

On a mis cinq nouveaux porches aux cottages des gardes, où des réparations générales considérables ont été faites.

L'atelier de cordonnerie a été agrandi et amélioré.

Des réparations et améliorations générales ont été faites à la buanderie et aux ateliers des tailleurs.

La clôture qui entoure le réservoir a été réparée, de nouveaux robinets ont été installés, les bornes-fontaines ont été drainées, et un abreuvoir permanent a été pratiqué dans le champ en arrière de la prison.

Une grande partie de la menuiserie et du peinturage a été faite par les détenus.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

KINGSTON (KENT).

HÔPITAL DE DA MARINE.

Diverses réparations et réfactions ont été exécutées sous la surveillance de M. E. Hutcheson.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice occupé.

WOODSTOCK.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

L'arrière-plan des terrains a été nivelé au moyen de coffrages remplis de pierre et recouverts de gravier passé au tamis ; des marches en granit ont été posées sur toute la longueur de l'édifice, et les côtés nord et sud enclos par de forts couronnements en granit de taille avec piliers en granit et portes en fer forgé.

La cheminée a été exhaussée avec de la brique pressée à chaperon en pierre de taille.

Des grillages en fer ont été placés dans les corridors du sous-sol de l'entrepôt de vérification.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. H. N. Black, Woodstock.

Entrepreneur, M. Hugh Hay, Woodstock.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice terminé, garni et équipé.
Plans et devis préparés par le département.
Commis des travaux, M. D. F. Maxwell, Saint-Stephen, N.-B.
Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. John Macpherson, Saint-Stephen, N.-B.
Entrepreneur de l'appareil de chauffage à l'eau chaude, M. John E. Fitzgerald, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE QUÉBEC.

COATICOOK.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On s'est assuré d'un emplacement au coin des rues Maria et Cutting, et le département doit préparer les plans de l'édifice.

JOLIETTE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un crédit a été voté pour l'achat d'un édifice.

MARIA.

MISSION DES SAUVAGES.

Un crédit de $500 est voté pour réparer la chapelle catholique.

MONTRÉAL.

Ces édifices, qui ont été décrits dans mon rapport de l'année dernière, sont presque terminés, et on croit qu'ils pourront être occupés prochainement.
Plans, etc., préparés par le département.
Architecte dirigeant, M. A. Raza, Montréal, P. Q.
Entrepreneurs de la maçonnerie, des ouvrages en brique et en bois, etc., MM. Shirley, Brennan et Starrs, Ottawa.

QUÉBEC.

SALLE D'EXERCICES.

Cet édifice achève.
Plans, etc, préparés, et travaux surveillés par M. E. E. Taché, architecte, Québec, P. Q.
Commis des travaux, M. W. J. Peters, Québec, P. Q.
Entrepreneurs de l'édifice, MM. Costellow et Lortie, Québec, P. Q.
Entrepreneur des travaux de nivellement sur l'avenue, M. A. Lortie, Québec.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Le dépôt dont j'ai parlé dans mon dernier rapport a été terminé au cours du printemps de 1886, et contrat a été passé avec M. Alf. Lortie pour la construction d'un bâtiment semblable sur la levée Louise. Ce bâtiment, qui est maintenant en cours de construction, a la forme d'un L; il comprend un corps principal de 320 pieds de long et une aile latérale de 110 pieds, ayant chacun 32 pieds de large, à l'exclusion de verandas de 10 pieds de large qui entourent tout le bâtiment. Le corps principal comprend une partie à un étage, 88 pieds de long, pour bureaux, et une partie à deux étages, 232 pieds de long, pour salle d'attente en bas et dortoirs en haut: l'aile latérale, 110 pieds de long, est destinée au réfectoire, à la cuisine et aux bains.

Plans, devis, etc., préparés par le département.

Commis de travaux, M. Jos. Garneau, Québec.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

L'élévateur et l'appareil de chauffage à vapeur, dont il était question dans mon rapport de l'année dernière, sont terminés et en opération.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Adolphe Huot, Québec, P.Q.

Entrepreneurs des chaudières et de l'élévateur, MM. Carrier, Laine et Cie, Lévis, P.Q.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage à vapeur, M. James McGuire, Québec, P.Q.

BUREAU DES INSPECTEURS-MESUREURS DE BOIS.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude, qui était en cours de construction à la date de mon dernier rapport, a été terminé dans le cours de l'été de 1886, et a fonctionné l'hiver dernier.

Commis des travaux, M. Adolphe Huot, Québec, P.Q.

Entrepreneur, M. Z. Vandry, Québec, P.Q.

OBSERVATOIRE.

Un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude a été installé dans le cours de l'été de 1886, et on a réparé les bâtiments à l'intérieur et à l'extérieur.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Geo. T. Philips, Québec, P.Q.

Entrepreneur des réparations, M. Fred. Poitras, Québec, P.Q.

DOUANE.

L'appareil dont il était question dans mon dernier rapport est terminé et prêt à fonctionner.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Adolphe Huot, Québec P. Q.

Entrepreneur, M. Andrew Mulholland, Québec, P. Q.

RIVIÈRE-DU-LOUP (FRASERVILLE, P.Q.).

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Le budget de 1887-88 contient un crédit destiné à la construction de cet édifice, dont les plans, etc., seront préparés prochainement.

SHERBROOKE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL

Une horloge sonnante, à quatre cadrans lumineux, a été placée dans une tourelle construite à cette fin dans l'un des pavillons.

Entrepreneur de l'horloge, M. R. Spearing, Sherbrooke.

Eetrepreneurs de la menuiserie, J. et J. Bryant, Sherbrooke.

SOREL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice terminé et occupé.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. L. Z. Gauthier, Sorel, P. Q.

Commis des travaux, M. J. Chenevert, Sorel, P. Q.

Entrepreneur de la construction de l'édifice, de l'installation, des trottoirs et clôtures, M. Geo. Beaucage, Québec, P. Q.

SAINTE-ANNE DE RISTIGOUCHE.

MISSION DES SAUVAGES.

La chapelle catholique et la résidence du missionnaire ont été complètement réparées. Le budget de 1887-88 contient un crédit destiné à réparer les bâtisses de la mission.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

On s'est assuré d'un emplacement vis-à-vis le bureau de la fabrique, et les plans du futur édifice sont en cours de préparation.

SAINT-VINCENT-DE PAUL.

PÉNITENCIER.

La nouvelle aile des ateliers, qui avait d'abord été destinée à servir de réfectoire, et qui est décrite dans mon rapport de l'année dernière, se trouvant mal éclairée, douze nouvelles fenêtres ont été pratiquées dans le mur sud-ouest. On y a installé six cabinets d'aisance, un réservoir en tôle à chaudière de la capacité de 9,600 gallons d'eau, et un appareil de chauffage à la vapeur.

Dans le sous-sol des ateliers on a placé quatorze bains d'orage pour les détenus et une baignoire pour les employés.

La salle des gardiens, dont les ouvrages en pierre étaient terminés à la date de mon dernier rapport, a reçu une toiture en bois recouverte en bardeaux métalliques.

Le nombre des cellules-dortoirs étant suffisant pour les détenus, les 138 cellules-dortoirs de l'ancienne aile furent démolies, et l'aile a été carrelée en pierre et convertie en cuisine, lavoir et séchoir. La cuisine a été pourvue d'un appareil à vapeur, qui effectue une notable économie de combustible et de temps sur les poêles ordinaires (*range*), et fournit de la vapeur à la buanderie pour les fins de lavage et de séchage, et jusqu'à un certain point de chauffage.

Un nouveau bâtiment pour la chaudière et la machine, près des nouveaux ateliers, a été commencé au mois d'octobre 1886; il est en cours de construction et sera probablement terminé pour Noël 1887. Il est en pierre, 40 x 39 pieds, aura 23 pieds de haut avec toiture en bois, et une cheminée s'élevant à 50 pieds au-dessus du toit.

Une nouvelle pompe à vapeur, pour le service de l'eau, a été placée dans la maison de pompes.

L'extrémité inférieure du drain principal a été prolongée de cinq verges, et la voie d'écoulement fortement grillagée.

On a fait l'acquisition d'un candélabre de cristal qui a été suspendu devant le maître-autel de la chapelle catholique.

La résidence du gardien a été peinturée et tapissée à nouveau; on lui a ajouté une cuisine d'été en bois de 24 × 18 pieds, installé un appareil de chauffage à l'eau chaude, et renouvelé 60 verges de tuyaux de drainage de 9 pcs.

La résidence du sous-préfet a reçu des réparations générales et une nouvelle chaudière de cuivre.

Les cottages des gardes ont subi des réparations générales, et on a enlevé et reposé 70 pieds de tuyaux de drainage de 9 pcs.

Une haie de palis à jour, 150 pds. de long et 15 de haut, a été posée entre la résidence du préfet et la propriété voisine.

La porcherie, qui n'est que temporaire, a été considérablement réparée et va servir jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une construction permanente.

Les murs de la prison ont été jointoyés et réparés.

La boiserie extérieure et la toiture métallique de la prison ont reçu deux couches de blanc de plomb; et les portes des cellules, les grillages des fenêtres, les barrières, etc., deux couches de vernis.

A part l'appareil de chauffage installé dans la maison du préfet par M. E. Chanteloup, de Montréal, ces travaux ont été exécutés par les détenus.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par M. John Bowes, architecte, Ottawa, Ont.

TROIS-RIVIERES.

DOUANE.

Au cours de sa dernière session le parlement a voté un crédit destiné à la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, pour laquelle des soumissions seront bientôt demandées.

POSTE.

Un crédit a été pareillement voté pour la construction d'un appareil de chauffage dans cet édifice, et des soumissions seront bientôt demandées.

PROVINCE D'ONTARIO.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Edifice terminé, garni et occupé.

Architectes, MM. Kennedy, Gaviller et Holland, Barrie, Ont.

Commis des travaux, M. Edward Byrne, Barrie, Ont.

Entrepreneur de l'édifice, de l'installation et de l'ameublement, M. Wm. Toms, Ottawa.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McGuire et Bird, Toronto, Ont.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

L'inondation du sous-sol ayant détruit les fournaises à eau chaude, de nouvelles fournaises ont été installées et diverses réparations nécessaires ont été faites.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Un crédit a été porté au budget de 1887-88 pour convertir le premier étage de cet édifice en bureau de douane, et les plans seront préparés prochainement.

DUNDAS.

BUREAU DE POSTE.

Un bail de dix ans, à partir du 24 juin 1886, a été passé avec M. R. J. Wilson, pour occuper le rez-de-chaussée de l'Elgin House, édifice en brique à trois étages et mansardes, mesurant 40 pieds sur 37 pieds et 6 pouces. Au cours du dernier exercice, le rez-de-chaussée a été préparé et meublé pour le service de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur

GALT.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice terminé, garni et occupé.

Plans et devis préparés et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. J. Jaffreys, Galt, Ont.

Entrepreneur de la construction et de l'installation, M. M. A. Piggott.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McGuire et Bird, Toronto, Ont.

GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE.

Le conseil municipal ayant donné un emplacement à l'encoignure des rues Pine et Stone, près King, la grande rue, les plans, etc., d'un édifice seront bientôt préparés.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Edifice terminé et occupé.

Plans, devis, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Sharpe.

Entrepreneurs de la construction et de l'installation, MM. VanAllan, Brown et Cie.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage du corps principal de l'édifice, M. J. J. Blackmore, Saint-Thomas, Ont.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage de l'entrepôt de vérification, M. Adam Clark, Hamilton, Ont.

SALLE D'EXERCICES.

Cet édifice, pour lequel contrat a été passé le 23 avril 1887, est en cours de construction sur un emplacement borné par les rues James, Robert et Hugh, et l'esplanade, à l'endroit même où se trouvait l'ancienne salle détruite par un incendie le 22 mai 1880.

Les murs sont en brique, avec parements en pierre, sur fondation de pierre. L'édifice a 250 pieds dans sa plus grande longueur sur 116 de large, sans compter un logement pour le gardien.

La salle d'exercice a 200 pieds de long, 80 de large, 31 du plancher à la maîtresse-poutre, et 50 du plancher au sommet de la toiture. Sauf sur la façade de la rue Robert, la salle d'exercice a un appentis continu qui, à l'exception d'une longueur de 60 pieds à un étage, au centre de l'élevation sud, a deux étages.

L'entrée principale se trouve sur la rue James et est flanquée, à droite de deux dépôts et à gauche de deux bureaux régimentaires, et le grand escalier ; au-dessus, une galerie de 50 x 20 pieds, un vestiaire et le grand escalier. Sur le côté sud de la salle d'exercices se trouvent les entrées latérales, dix salles d'armes de compagnies, le hangar, une cuisine et un escalier ; au-dessus, une salle de réception et deux salles pour les corps de musique. En arrière, au rez-de-chaussée, quatre selleries, deux dépôts et une entrée ; au-dessus, deux bureaux régimentaires et deux salles d'occasion.

Sous trois des dépôts d'armes on a établi une chambre pour la chaudière et une chambre pour le combustible, d'où partent les grands tuyaux qui font le tour des trois côtés de l'édifice.

Ayant façade sur la rue James, à 16 pieds de l'édifice, et construite avec les mêmes matériaux, se trouve une maison à deux étages, 28 x 30 pieds, logement du gardien.

Plans et devis préparés par M. H. James, architecte, ministère de la milice.
Architecte dirigeant, M. C. W. Mulligan, Hamilton, Ont.
Commis des travaux, M. Wm. Casey.
Entrepreneur, M. M. A. Pigott.

KINGSTON.

PÉNITENCIER.

Résidence du préfet.—Une véranda de 48 pieds sur 7 pieds 9 pouces, sur le côté sud, se rattachant à l'ancienne, et une rallonge de 14 x 14 pieds, ont été ajoutées à la serre.

Ferme.—Cette habitation, qui était une maison de pierre à un étage et demi, 29 x 28 pieds, se trouvait en mauvais état et trop petite. La toiture a été exhaussée et les murs portés à 6 pieds plus haut, ce qui en fait maintenant une maison à deux étages ; une aile à deux étages, de 18 pieds sur 8 pieds 6 pouces, a été construite à l'angle nord-est ; la toiture a été doublée à nouveau et recouverte en bardeaux métalliques ; la cuisine en bois à un étage a été démolie et reconstruite en pierre, avec toiture pareillement recouverte en bardeaux métalliques.

Hangar aux outils et instruments.—C'est une nouvelle bâtisse en pierre de 62 x 27 pieds construite sur le côté sud de la grange en pierre ; ses murs en pierre ont 12 pieds de haut, et sa toiture, solidement assemblée, est couverte en bardeaux métalliques. Il y a un grenier bien éclairé, sur toute la longueur du bâtiment.

Nouvelle porcherie.—C'est une nouvelle bâtisse en pierre ayant un corps principal de 252 x 24 pieds, contenant 36 crèches, et deux petites ailes de 24 x 32 pieds chaque, dont l'une sert d'abattoir. Les planchers sont en pierre de taille de 6 pouces, et la toiture en bois est recouverte en bardeaux métalliques. Au-dessus, un grenier à plancher de bois pour recevoir la litière, la paille, etc., et trois réservoirs en fer forgé pouvant contenir 2,400 gallons d'eau. A chaque deux crèches est joint un enclos de 14 pieds carrés fermé par un mur de pierre de 4 pieds de haut.

Cheminée du réfectoire.—Cette cheminée a été démolie et remplacée par un conduit de dix pieds d'ouverture contenant le tuyau de la fournaise et les ventilateurs.

Cabinets et bains.—Vingt-quatre closets à bascule complets ont été posés dans les ateliers; ainsi que deux closets et deux bains dans le département de l'économe.

Réparations en général.—Réparations des bâtiments, du tramway et du quai, et jointoyage du mur d'enceinte.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par M. J. Bowes, architect, Ottawa.

LONDON.

AGRANDISSEMENT DE LA DOUANE.

Depuis la date de mon dernier rapport les travaux d'agrandissement de cet édifice ont continué; on s'attend qu'ils seront terminés à l'automne.

On est à préparer les plans d'additions à faire à l'appareil de chauffage, et il sera demandé des soumissions prochainement.

Architectes, MM. Durand et Moore, London, Ont.

Entrepreneur, M. F. Toms, Ottawa, Ont.

ECOLE D'INFANTERIE.

En avril 1886 un contrat a été passé pour l'érection de cet édifice, qui est aujourd'hui en cours de construction sur la ferme Carling, au coin des rues Pall-Mall et Elizabeth.

L'édifice consiste en un soubassement en pierre et un rez-de-chaussée et un étage en brique, surmontés d'un toit français en bois non terminé. Le bâtiment se compose de trois corps principaux disposés sur trois côtés d'un carré, avec cour au milieu. Le corps de façade mesure 230 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, et les ailes 198 pieds de longueur sur 42 pieds de largeur. Dans la cour est construite une maison pour les machines, mesurant 40 pieds sur 23, à part la cheminée, qui a 6 pieds de côté, 77 pieds de hauteur à compter de sa base, et 55 pieds au-dessus du sol.

Le logement du commandant occupe 40 pieds à l'extrême droite du corps de façade; l'appartement d'un des officiers non marié occupe les 38 pieds attenant; et les chambres d'officiers non mariés, la pension, la salle de billard, le bureau du commandant, le bureau du sergent d'état-major, les magasins du quartier-maître et les bureaux régimentaires, occupent le reste du corps de façade, à l'exception du premier étage de l'extrême gauche, qui est composé de salles pour les hommes. Cette partie de l'édifice a six cages d'escaliers, et autant d'entrées sur la rue.

Le soubassement de l'aile gauche contient la cuisine des hommes, qui a 20 pieds sur 38, une chambre d'ordinaire pour les hommes, qui a 41 pieds sur 38, quatre magasins de 20 pieds sur 38 chaque, et quatre cages d'escaliers. Le rez-de-chaussée et le premier étage ont chacun trois salles pour les hommes, quatre magasins de grandeur uniforme de 20 pieds 6 pouces sur 40 pieds, et quartre cages d'escaliers.

Le soubassement de l'aile droite contient deux ateliers, une cantine et une chambre d'ordinaire, ainsi que la cuisine de l'infirmerie, chaque pièce de 20 sur 40, une chambre affectée au chirurgien, de 15 pieds sur 20, quatre cages d'escaliers, et deux petits compartiments pour le combustible; le rez-de-chaussée contient une infirmerie, une chambre d'ordinaire pour les sous-officiers, une salle de lecture et une salle de recréation, chacune de 20 pieds sur 40, trois cellules en brique, une chambre pour les prisonniers, de 14 pieds sur 20, deux petites cuisines, deux petites chambres à coucher et quatre cages d'escaliers. Le premier étage comprend une infirmerie et trois chambres supplémentaires, de 20 pieds 6 pouces sur 40 pieds chacune, une salle de lecture, de 18 pieds sur 28, un musée, de 18 pieds sur 20, une salle de lecture de 26 pieds sur 20, deux chambres supplémentaires, chacune de 20 pieds sur 14, quatre petites chambres pour le sergent quartier-maître, et quatre cages d'escaliers.

Les travaux sont assez avancés et on s'attend qu'ils seront terminés cet automne.

On a préparé des plans et devis d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, et il sera bientôt demandé des soumissions pour la pose de l'appareil.

Les plans et devis de l'édifice ont été préparés par M. H. James, architecte, du département de la milice et de la défense.

Les travaux sont sous la surveillance de MM. Durand et Moore, architectes, London, Ontario, qui ont aussi préparé les plans et devis de l'appareil de chauffage.

Les entrepreneurs de l'édifice sont MM. Hook et Toll.

NAPANEE.

BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE.

Le lot n° 5, du côté est de la rue John a été acheté comme emplacement, et il a été porté au budget de 1887–88 une certaine somme pour la construction de cet édifice.

OTTAWA.

NOUVEAU PALAIS ADMINISTRATIF, RUE WELLINGTON.

L'entreprise de la pose de l'ossature métallique du toit a été donnée à l'entrepreneur de l'édifice, et on s'attend que la maçonnerie sera bientôt prête à recevoir les fermes de fer.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux sont surveillés par ce département.

Commis des travaux, M. Samuel Adams, Ottawa, Ont.

Entrepreneur, M. A. Charlebois, Québec.

IMPRIMERIE FÉDÉRALE.

Le contrat d'entreprise de la construction de cet édifice a été passé avec M. John E. Askwith le 6 juin 1887; et le contrat d'entreprise pour les ouvrages en fer, tels que les colonnes, les poutres, les solives, etc., a été passé avec MM. Rousseau et Mather, le 15 juin 1887.

Les fondations de la bâtisse seront en pierre calcaire, revêtue de pierre de Nepean, au-dessus du niveau du sol, et porteront trois étages de murs en brique, à parements de pierre de Nepean. La charpente du toit sera en bois, et les planchers reposeront sur des solives en fer reliées par des arches de brique et supportés par des poutres en fer reposant sur des colonnes de même métal.

L'édifice est en forme d'E; le corps principal a 207 pieds de longueur et 54 pieds de largeur; les deux ailes extrêmes ont 70 pieds de longueur et 54 pieds de largeur à part deux escaliers de 16 sur 13 chacune; et l'arrière-corps du centre, qui a 41 pieds de profondeur sur 45 pieds de largeur, est à un étage et est destiné à contenir la chaudière; la portion de 10 pieds de largeur attenant au corps principal se prolonge sur la hauteur pour les cabinets, la cheminée et les conduits d'air.

Il ne sera pas fait d'excavation pour un soubassement. Les 100 pieds du milieu du rez-de-chaussée contiendront un corridor, l'escalier principal et 6 bureaxx; le reste du corps principal forme avec les ailes deux grandes salles et un bureau de 16 pieds sur 25.

Un des côtés du premier étage et une partie des 100 pieds du centre sont affectés à la papeterie et la reliure.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux seront surveillés par ce département.

Entrepreneur, M. John E. Askwith, Ottawa, Ont.

ÉTABLISSEMENT CENTRAL D'AGRONOMIE.

Dans le cours de l'automne 1886 un petit bureau provisoire a été construit; des réparations ont été faites à l'ancienne maison de pierre de la ferme afin de la rendre habitable pour le surintendant, et une serre-chaude de 50 pieds sur 10 a été construite.

Le 4 février 1887 a été passé un contrat d'entreprise pour la construction d'environ 3,000 pagées de clôture de 8 pieds formée de fil de fer barbelé et de poteaux de cèdre, et l'ouvrage est en ce moment en voie d'exécution.

Les plans d'une résidence et d'une grange sont en voie de préparation, et il sera bientôt demandé des soumissions pour leur mise à exécution.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par ce département.

Commis des travaux, M. J. Beckett.

Entrepreneurs de la clôture, MM. Tobin et O'Keefe.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au toit; un certain nombre de bureaux ont été nettoyés, badigeonnés et peinturés; plusieurs bureaux ont reçu de nouveaux meubles.

PALAIS DE L'EST.

Un grand nombre de bureaux ont été nettoyés, badigeonnés et peinturés; des meubles, etc., ont été fournis; et les réparations ordinaires ont été faites sous la direction de ce département.

PALAIS DU PARLEMENT.

Les murs et les plafonds du vestibule, et du corridor du Sénat, ont été peinturés et décorés; les sièges de la Chambre des Communes et le bureau de poste de la Chambre des Communes ont été modifiés; le toit et les abat-jour du Sénat et de la Chambre des Communes ont été réparés; plusieurs chambres ont été planchéiées à neuf, et les réparations ordinaires, etc., ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

PALAIS DE L'OUEST.

Les réparations essentielles, le nettoyage, le peinturage, et les installations, ont été faites sous la surveillance du département.

TERRAINS DU PARLEMENT, ETC.

Ces terrains ont été entretenus convenablement, un nouveau pavage d'asphalte a été posé à l'est du Sénat et d'une partie du palais de l'est; une partie du pavage de bois a été goudronnée à neuf et réparée, et nombre de puisards ont été reconstruits et agrandis.

La rue Saint Patrice, à partir de l'avenue Mackenzie jusqu'au fleuve, a été nivelée, macadamisée, bordée d'un nouveau trottoir, et clôturée à neuf. Du côté ouest et du côté nord de Cartier Square on a posé 1,525 pieds de trottoir de 8 pieds de largeur et 1,350 pieds de pelouse de 5 pieds de largeur; 560 pieds de clôture ont été construits, ainsi que quatre traverses de rues, et quatre ponceaux conduisant aux portes; on a aussi rapporté 630 verges de terre pour élargir la chaussée de la rue Maria à l'extrémité ouest du pont de la même rue.

Sur la rue Wellington, quatre traverses neuves en pierre et quatre dalles de ruisseau ont été posées; le côté sud a été bordé de gazon et planté d'arbres.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

La moitié qui restait à faire du trottoir en bois dont j'ai parlé dans mon dernier rapport et environ 1,000 verges de clôture en bois ont été renouvelées, et environ 200 pieds de clôture ont été peinturés.

Le pont qui traverse le chemin de la baie a été réparé, replanchéié et exhaussé de 15 pouces; le caisson du chemin de la baie a été en partie renouvelé, exhaussé d'un pied sur toute la longueur, et recouvert de gravier.

La serre de propagation et celles des plantes d'ornementation ont été repeinturées et revitrées avec du verre roulé; la serre aux camélias a été repeinturée et vitrée avec du verre ordinaire; la serre à vigne a été repeinturée.

Le plancher du jeu de paume et celui du corridor du soubassement ont été renouvelés.

Sur environ 100 verges de longueur la tranchée du conduit du gaz a été rouverte puis remplie, et environ 18 pouces de la muraille du puits du gazomètre ont été reconstruits, et diverses réparations ont été faites au bâtiment du gazomètre.

Les bâtiments formant dépendances du jardin, et le bâtiment du fourneau ont reçu une nouvelle couverture en bardeaux.

Le nettoyage annuel, de menus changements, etc., les travaux ordinaires de réparation, de peinturage, de badigonnage, etc., à l'hôtel du gouvernement, et aux différents bâtiments qui en dépendent, ont été exécutés sous la surveillance du département.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

La cour a été pavée à neuf, plusieurs bureaux et une partie du logement du gardien ont été nettoyés, badigeonnés et peinturés ; des réparations ont été faites aux égoûts et aux toits.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de ce département.

BATIMENT DE LA POMPE.

On a modifié ce bâtiment de façon à le rendre propre à recevoir les machines nécessaires à l'éclairage par l'électricité ; posé un nouveau plancher en bois franc, de nouvelles portes et fenêtres, et un nouveau toit en fer ; exhaussé la cheminée, et construit un nouveau hangar à charbon.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du département.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été terminé et est occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Architecte contrôleur, M. F. J. Rastrick, Hamilton, Ont.

Commis des travaux, M. Robert Hewitt, Orangeville, Ont.

Entrepreneur de l'édifice, de l'installation, etc., M. M. A. Pigott, Hamilton, Ont.

Entrepreneur de la pose de l'appareil de chauffage, MM. McGuire et Bird, Toronto, Ont.

Entrepreneur de la pose de l'appareil d'éclairage à la gazoline, M. Jos. Phillips, Toronto, Ont.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE.

L'administration a acheté un emplacement sur la rue Pembroke, à l'extrémité nord-ouest du pont de la rivière Muskrat.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est presque terminé. Des soumissions pour la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude seront bientôt demandées, et l'édifice sera prêt à être occupé à l'automne.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Architecte contrôleur, M. John E. Belcher, Peterborough, Ont.

Commis des travaux, M. Thos. Rutherford, Peterborough, Ont.

Entrepreneur, M. Jno. E. Askwith, Ottawa, Ont.

PORT-HOPE.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

L'édifice et les bureaux sont terminés et occupés.

Les plans ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Joseph G. King, Port-Hope, Ont.

Entrepreneur de l'édifice, de l'installation des bureaux et de l'ameublement, M. Wm. Toms, Ottawa, Ont.

Entrepreneur de la pose de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup, Montréal, P. Q.

PRESCOTT.

L'administration est en négociations pour l'achat d'un emplacement.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un lot situé au coin des rues Perry et Albert a été acheté, et une certaine somme portée au budget de 1887–88 pour la construction du bâtiment.

PROVINCE DU MANITOBA.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

Les travaux de construction et l'installation sont terminés, et l'édifice est occupé.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice et l'installation des bureaux, MM. J. E. Gelley et Cie, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de la pose de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie, Montréal, P. Q.

Entrepreneur de l'ascenseur et des machines, M. Jno. Fensom, Toronto.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

La plus grande partie de ce bâtiment a été détruite par un incendie au mois de mars dernier, et le reste ne peut être utilisé sans être réparé. On a provisoirement employé une maison d'école vacante, qui a été réparée et garnie.

Les travaux ont été surveillés par M. D. Smith, commis des travaux.

DOUANE.

Quand les bureaux du département du revenu de l'intérieur ont été transportés au nouveau bureau de poste, les différentes pièces ont été réparées, badigeonnées, etc., et des water-closets et des tuyaux, etc., à gaz ont été posés, avant l'entrée du personnel de la douane. La pourriture sèche ayant détruit les bouts des poutres enmurés, le rez de chaussée avait cédé, et le plancher après avoir été levé à l'aide de vérins a été replacé sur de nouvelles poutres reposant sur des semelles de chêne.

Un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude a été posé.

Le hangar à charbon, qui était en arrière du bureau de poste provisoire, a été transporté en arrière de la douane, réparé, et peinturé.

On a planté des arbres et ajouté à la clôture.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Résidence du préfet.—Cette construction a été décrite dans mon rapport de l'année dernière, et est maintenant occupée.

Nouvelles chapelles.—Bâtiment de 51 pieds sur 51, contenant 2 chapelles; murs de 25 pieds de hauteur; toit en bois couvert en tôle galvanisée; communiquant avec la prison par un chemin couvert. Ces chapelles ont été commencées, terminées, et occupées dans le cours de l'exercice 1886-87.

Habitations des gardiens.—Des hangars à bois, des cabinets, des décharges, des châssis d'hiver, des pompes, etc., ont été construits et fournis pour les habitations mentionnées dans mon rapport de l'année dernière.

Infirmerie et buanderie.—Le contrat d'entreprise de la construction de ces bâtiments a été passé le 20 juin 1887. L'infirmerie est en brique; elle a 113 pieds sur 46, un étage, un rez-de-chaussée et un soubassement.

La buanderie est aussi en brique et a 30 pieds sur 60, avec arrière-corps de 16 pieds sur 21 pour la chaudière.

En général.—Trois puits d'une profondeur moyenne de 90 pieds ont été creusés et couverts chacun d'un bâtiment.

On a construit un moulin à vent et un réservoir pour l'irrigation des jardins.

La plus vieille des chaudières de l'appareil de chauffage a été remplacée par une nouvelle chaudière en acier.

Différentes réparations essentielles ont été faites aux bâtiments, clôtures, etc.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de M. D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de l'infirmerie et de la buanderie, MM. Rourke et Cass, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de la pose de l'appareil de chauffage pour la résidence du préfet, MM. Garth et Cie, Montréal, P. Q.

Les autres travaux ont été la majeure partie faits par les prisonniers et quelques ouvriers à gages.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BIRTLE ET MINNEDOSA.

BATIMENTS DES IMMIGRANTS.

Terminés et transférés au département de l'agriculture.

LETHBRIDGE.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Quartiers des officiers.—Deux constructions en bois d'un étage et demi, de 37 pieds sur 24 pieds 6 pouces, avec une aile d'un étage de 18 pieds 6 pouces sur 21 qui servira de cuisine.

Casernes.—Bâtiment en bois à un étage, consistant en un corps principal de 157 pieds sur 28 pieds, avec un arrière-corps formant un **T**, de 88 pieds de long sur 28; le tout comprenant six salles de casernes, quatre chambres de sergents, une chambre d'ordinaire, une cuisine, un lavoir, une chambre de bains, un garde-manger, et un magasin.

Ecuries.—Bâtiment en bois de 102 pieds sur 28, contenant trente-huit stalles et un compartiment libre.

Magasin.—Bâtiment en bois d'un étage, de 60 pieds sur 30.

Forge.—Bâtiment à un étage en bois, de 24 pieds de côtés.

Corps de garde.—Bâtiment à un étage en bois, de 41 pieds sur 24, contenant une salle et six cellules.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs, MM. Scott et Merritt.

BATTLEFORD.

BATIMENTS POUR LA POLICE À CHEVAL.

Les bâtiments en bois désignés ci-après ont été construits dans le cours de l'exercice 1886-87.

Un hôpital de 71 pieds sur 26, avec cuisine et chambre pour un sergent; une salle d'ordinaire de 82 pieds sur 31, avec cuisine; deux casernes de 102 pieds sur 32 chacune; et deux écuries pour 32 chevaux chacune. L'hôpital ne changera pas d'affectation; mais la salle d'ordinaire et les casernes seront converties en écuries quand on aura construit des casernes définitives.

On a reconstruit une écurie en bois rond qui s'était délabrée, creusé un puits, reconstruit le four au pain, fourni les châssis doubles, construit des cheminées, et réparé les enduits dans la cuisine et les chambres en général.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par ce département.

Commis des travaux, M. A. F. Berthiaume, Battleford.

Entrepreneur d'une des casernes, de l'hôpital, etc, W. W. J. Barker.

Entrepreneur d'une des casernes et de la chambres d'ordinaire, MM. Smart et Macdonald.

RÉGINA.

[BATIMENTS POUR LA POLICE À CHEVAL.

Casernes.—Ces constructions se composent d'un bâtiment principal à deux étages, de 266 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur, et d'un autre à un étage de 66 pieds sur 52 situé en arrière du premier, le tout en bois. Le bâtiment principal contient 6 salles de casernes de 30 pieds sur 22 à chaque étage, tandis que l'autre contient une chambre d'ordinaire, une cuisine avec lavoir, et deux lavoirs pour les hommes.

Résidence du commissaire.—Maison en bois à deux étages avec mansardes, 42 pieds sur 32, avec aile de 26 pieds sur 26, contenant au rez-de-chaussée un salon, une salle à manger, une bibliothèque, une cage d'escalier, une cuisine et des garde-manger; au premier, 6 chambres à coucher, des décharges, etc. Une veranda de 100 pieds de longueur s'étend sur la façade et le côté gauche du corps principal.

Hôpital.—Bâtiment à deux étages et mansardes, de 29 pieds 10 pouces sur 71 pieds 10 pouces, avec avant-corps de 12 pieds sur 29 pieds 10 pouces, et un arrière-corps de 28 pieds sur 29 pieds 16 pouces à un étage. Le rez-de-chaussée comprend un grand passage principal, le bureau du chirurgien, la chambre du sergent de l'hôpital, une chambre d'ordinaire, une cuisine, et deux salles; au premier sont deux salles, un passage, le bureau de l'hôpital, et la chambre du garde-malade.

Résidence du chirurgien.—Maison en bois à deux étages et mansardes, de forme irrégulière, mesurant dans son extrême largeur 63 pieds et 27 pieds dans son extrême largeur, à part une allonge à deux étages mesurant 17 pieds sur 17 pieds 6 pouces, et une sellerie et des latrines. Le rez-de-chaussée comprend l'entrée, le salon, la salle à manger, un bureau, et la cuisine, et le premier, cinq chambres à coucher, un passage et des décharges.

Les plans, etc., pour ces constructions, ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. Jno. Morrison.

Entrepreneur de la maison du commissaire, M. R. H. Williams.

Entrepreneur de l'hôpital et de la maison du chirurgien, M. John McCrea.

PRINCE-ALBERT.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

Un contrat d'entreprise a été passé le 22 janvier 1886 pour la construction de ce bâtiment, qui est aujourd'hui terminé et prêt à recevoir les boiseries, etc., et les meubles, préalablement à l'occupation.

Les murs sont en brique sur fondations en pierre, le toit en bois, ainsi que les planchers, à l'exception de ceux de l'aile contenant les cellules, qui sont formés par des arches de brique mise à niveau avec du ciment et recouvertes en bois.

Le bâtiment a deux étages et mesure 33 pieds de largeur sur 84 pieds de longueur. La partie réservée à l'administration est de 50 pieds et contient au rez-de-chaussée les bureaux du shérif, du régistraire, du greffier de la paix, du geôlier et du gardien, ainsi qu'une cuisine et un magasin ; au premier, se trouvent la cour, la chambre des jurés, et les bureaux du juge et du greffier de la cour de comté. La partie de bâtiment affectée à la prison contient 10 cellules à chaque étage.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. H. J. Peters, Prince-Albert.

Entrepreneur, M. Thos. Doddridge, Brockville, Ont.

BATIMENTS POUR LA POLICE À CHEVAL.

Ces constructions sont semblables à celles de Lethbridge. Elle ont été faites à la journée, sous la direction du commis des travaux. M. H. J. Peters.

QU'APPELLE.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Une allonge de 30 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur a été ajoutée au bâtiment de l'école, et correspond à celui-ci sous le rapport de la hauteur des planchers, de la construction, des matériaux, etc. La nouvelle construction comprend une salle de classe au rez-de-chaussée, et des dortoirs au premier et dans les mansardes.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm Henderson.

Entrepreneurs, MM. Thompson et Nelson.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIERS.

Habitations des gardes.—Les trois paires d'habitations de gardes mentionnées dans mon dernier rapport, ainsi que deux nouvelles paires données à l'entreprise dans le cours du dernier exercice, ont été terminées.

Buanderie.—Il a été passé un contrat d'entreprise pour la construction d'une buanderie détachée. Le bâtiment est aujourd'hui terminé et il reste à poser l'appareil de chauffage et faire les boiseries nécessaires. Le bâtiment est en bois, et consiste en un corps principal de 62 pieds de long sur 31 pieds de large, contenant la chambre à la lessive et la chambre à repasser, chacune de 30 pieds sur 25, un séchoir, la chambre de la chaudière, une cage d'escalier, avec des chambres pour le raccommodage, de 15 pieds de large sur 60 pieds de long, dans les mansardes ; en arrière est un hangar à combustible, de 16 pieds sur 16.

Réparations.—Différentes réparations nécessaires ont été faites à l'édifice principal et aux clôtures.

Les travaux ont été faits sous le contrôle de l'honorable Jos. W. Trutch, C.M.G.

Entrepreneurs des maisons des gardiens, MM. Scoul!er et Cie, Victoria, C.-B.

Entrepreneur de la buanderie, M. Joshua Holland, Victoria, C.-B.

VICTORIA.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Le bâtiment situé près du quai extérieur, à Victoria, et qui a été acheté pour le service de l'immigration, a été complètement réparé.

DIVERS.

A part les travaux mentionnés plus haut, le département a fait les réparations ordinaires et essentielles à un nombre croissant de bâtiments ; a veillé aux services du chauffage, de l'éclairage et de l'eau, et entretenu des mécaniciens, des chauffeurs, des gardiens, etc., aux différents établissements de l'Etat.

ANNEXE No 3.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUDLICS DU CANADA,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, Etc.

ANNEXE No 3.

Nº de renvoi 82,023.

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens employés dans les édifices publics, le 30 juin 1887, ainsi que la date de la nomination, le salaire, etc.

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					$ cts		$ cts.
Halifax.......N.-E...	Edifice fédéral	John Powell	Mécanicien	1er octobre, 1871...	62 50	12 mois ...	750 00
	do	Richard Power	Chauffeur	....	50 00	6 do ...	300 00
	do	M. Sullivan	Gardien	31 do 1883...	33 33	12 do ...	400 00
	Entrepôt de vérification.	Wm. Power	do	26 janvier 1887...	41 67	12 do ...	500 00
	Pénitencier	M. Kennedy	do	31 octobre 1880 ..	37 50	12 do ...	450 00
Truro.......N.-E...	Bureau de poste	G. Johnson	do	8 do 1885...	33 33	12 do ...	400 00
Windsor.......N.-E...	do	J. W. Smith	do	30 juillet 1886...	33 33	12 do ...	400 00
New-Glasgow......N.-E...	do	Jas. Fraser	do	8 novembre 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Amherst.......N.-E...	do	Jas. Morrison	do	2 do 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Yarmouth.......N.-E...	Edifice public	Robt. Speers	do	23 décembre 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Antigonish.......N.-E...	do	H. P. Hill	do	1er mars 1887...	3 75	12 do ...	45 00
Charlottetown...I-P.-E...	Edifice fédéral	D. McLeod	Mécanicien	12 septembre 1872...	33 33	12 do ...	400 00
	do	E. Fleming	Chauffeur	7 octobre 1882...	28 00	12 do ...	336 00
	do	Jas. Grant	Gardien	18 août 1881...	37 50	12 do ...	450 00
	do	Geo. Walker	do	....	37 50	12 do ...	450 00
Summerside......I-P.-E...	do	Jas. Brazel	do	5 novembre 1885...	33 33	12 do ...	400 00
Saint-Jean.......N.B...	Douane	G. H. Jones	Mécanicien	17 février 1880...	60 00	12 do ...	720 00
	do	Christopher White	Chauffeur	9 novembre 1885...	50 00	6 do ...	300 00
	do	T. W. Shaw	Gardien	8 décembre 1881...	41 67	12 do ...	500 00
	Bureau de poste	Henry Howe	Mécanicien	4 novembre 1881...	55 00	12 do ...	660 00
	do	Ed. Haney	do	27 do 1882...	45 00	12 do ...	540 00
	Pénitencier	Geo. Campbell	Gardien	29 octobre 1880...	37 50	12 do ...	450 00
	Caisse d'épargnes	P. Dawson	Mécanicien	28 janvier 1879...	45 00	6 do ...	270 00
Dorchester.......N.-B...	Pénitencier	Jas. Piercy	do	21 novembre 1882...	50 00	6 do ...	300 00
Frédéricton.......N.-B...	Bureau de poste	Jas. Perkins	Gardien	31 mai 1881...	33 33	12 do ...	400 00
Sussex.......N.-B...	do	Thomas Asbill	do	19 octobre 1883...	33 33	12 do ...	400 00
Moncton.......N.-B...	do	Ezra B. Hicks	do	11 janvier 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Newcastle.......N.-B...	do	Patrick Keating	do	2 octobre 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Woodstock.......N.-B...	do	Richard Maxted	do	8 do 1885...	33 33	12 do ...	400 00
Québec.......Qué...	do	P. Dénéchaud	Mécanicien	27 juin 1874...	45 00	6 do ...	270 00

	Entrepôt de vérification.	Jas. Matthews	do	4 décembre	1885...	55 00	12	do ...	660 00
	do ...	Wm. Stephens	Chauffeur	29 octobre	1886...	30 00	8	do ...	240 00
						45 00	8	do ...	360 00
	Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois	John O'Neil	do	8 septembre	1886...	45 00	6	do ...	270 00
	Douane	C. Juneau	Mécanicien	1er juillet	1876...	16 67	12	do ...	200 00
Saint-Jean ...Qué...	Bureau de poste	Jos. Forrant	Gardien	29 septembre	1882...	12 50	12	do ...	150 00
	do	Wm. Comper	do	— décembre	1881...	50 00	12	do ...	600 00
Montréal ...Qué...	Entrepôt de vérification.	M. Boyer	Chauffeur	4 mars	1882...	65 00	12	do ...	780 00
	do ...	John Watson	Mécanicien	18 octobre	1876...	60 00	12	do ...	720 00
	Revenu de l'intérieur ...	F. Greene	do	1er janvier	1885...	80 00	12	do ...	960 00
	Douane	Thomas Ryan	do	4 mars	1882...	50 00	8	do ...	400 00
	do	W. Wallace	Chauffeur	1er octobre	1882...	50 00	8	do ...	400 00
	do	J. H. Marchand	do	2 décembre	1882...	1.50 p.d.	12	do ...	547 50
	Salle d'exercice	J. B. Emond	Gardien	11 janvier	1886...	58 33	12	do ...	700 00
Trois-Rivières ...Qué...	Douane	R. G. Lajoie	do	1er mars	1883...	33 33	12	do ...	400 00
	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	do	27 juillet	1883...	33 33	12	do ...	400 00
Sherbrooke ...Qué...	Edifice public	T. Rawson	do	12 décembre	1884...	33 33	12	do ...	400 00
Sorel ...Qué...	do	P. St. Michel	do	22 septembre	1886...	100 00	12	do ...	1,200 00
Toronto ...Ont...	Edifice fédéral	J. A. Wills	Mécanicien	23 août	1873...	50 00	6	do ...	300 00
	Douane	Jas. Humphreys	Chauffeur	16 novembre	1881...	60 00	12	do ...	720 00
	Entrepôt de vérification.	Jas. Cosgrove	Mécanicien	28 décembre	1874...	55 00	6	do ...	330 00
	Bureau de poste	Mat. Stewart	do	11 mars	1876...	50 00	6	do ...	300 00
	do	Henry L. Bell	do	9 mai	1885...	50 00	6	do ...	300 00
	do	Fred. Simons	Chauffeur	21 janvier	1887...	50 00	6	do ...	300 00
	Edifice du revenu	Jas. Claxton	do	25 octobre	1882...	41 67	12	do ...	500 00
Hamilton ...Ont...	do fédéral	Wm. Hornby	Mécanicien et gardien.	9 do	1886...	90 00	12	do ...	1,080 00
	do public	John Drysdale	do	9 mars	1880...	65 00	12	do ...	780 00
Kingston ...Ont...	Collège militaire	W. Johnson	do	31 mai	1881...	55 00	6	do ...	330 00
	do	M. Madden	Chauffeur	12 octobre	1878...	45 83	12	do ...	*550 00
	Pénitencier	Jas. Devlin	Mécanicien	9 avril	1873...	60 00	12	do ...	720 00
	do	Chas. Munro	Chauffeur	23 juillet	1883...	50 00	12	do ...	600 00
	do	Chas. MacAvoy	do	...	...	50 00	12	do ..	600 00
London ...Ont...	Douanes	Thomas Bayley	Mécanicien	27 novembre	1873...				
	Bureau de poste et douane	John Price	Chauffeur	14 janvier	1884...	50 00	12	do ...	600 00
Brantford ...Ont...	do do ...	Wm. Greer	Gardien	1er février	1885...	33 33	12	do ...	400 00
	do do ...	John Squire	Mécanicien	27 octobre	1880...	50 00	12	do ...	600 00
Windsor ...Ont...	do do ...	John Hannon	do	6 do	1880...	50 00	12	do ...	600 00
	do do ...	Wm. Curtis	Gardien	9 novembre	1880...	33 33	12	do ...	400 00
Chatham ...Ont...	do do ...	Henry Dunn	Mécanicien	23 septembre	1884...	50 00	7	do ...	350 00
	do do ...	W. W. Mitchell	Gardien	7 janvier	1885...	33 33	12	do ...	400 00
Belleville ...Ont...	Edifice public	J. P. Reeves	do	17 octobre	1883...	50 00	12	do ...	600 00
Sainte-Catherine ...Ont...	do	W. Bryson	do	3 août	1883...	33 33	12	do ...	400 00
Guelph ...Ont...	do	A. H. Goodeve	do	11 do	1884...	33 33	12	do ...	400 00
Berlin ...Ont...	do	Aug. Meinke	do	1er novembre	1885...	33 33	12	do ...	400 00
Port-Hope ...Ont...	do	Levi Reynolds	do	19 do	1885...	33 33	12	do ...	400 00
Stratford ...Ont...	do	J. H. Roberts	do	...	...	50 00	12	do ...	600 00
Clifton ...Ont...	do	Gilbert Campbell	do	8 octobre	1885...	33 33	12	do ...	400 00
Cornwall ...Ont...	do	Thos. Murphy	do	7 mars	1885...	30 42	12	do ...	365 04

* Aussi $750 payées par le ministère de la justice.

(ANNEXE N° 3.)—ETAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens employés dans les édifices publics le 30 juin 1887, ainsi que la date de leur nomination, leur salaire, etc.—*Fin.*

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					$ cts.		$ cts.
Brockville .... Ont...	Edifice public	Chas. Stevenson	Gardien	1er mars 1885...	33 33	12 mois ...	400 00
Amherstburg .... Ont...	do	John Lovegrove	do	5 do 1885...	33 33	12 do ...	400 00
Saint-Thomas........Ont...	do	Jas. Russell	do	4 septembre 1885...	33 33	12 do ...	400 00
Barrie .... Ont...	do	Fred. Edwards	do	2 mars 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Galt .... Ont ..	do	Wm. Kilgour	do	2 do 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Orangeville.......... Ont...	do	John Wilkins......	do	23 septembre 1886...	33 33	12 do ...	400 00
Nanaimo.............. C.-B...	do	John Thompson	do	10 novembre 1883...	50 00	12 do ...	600 00
New-Westminster. C.-B...	do	John McMurphy	do	1er octobre 1884...	50 00	12 do ...	600 00

R. STECKEL.

OTTAWA, 11 octobre 1887.

ANNEXE No 4.

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE DU GAZ, DE L'EAU DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

JOHN R. ARNOLDI, Ingénieur-Mécanicien.

ANNEXE No 4

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF.

Nº de renvoi 79,633.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF,
OTTAWA, 1er août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter, au sujet des édifices publics d'Ottawa, le rapport suivant pour l'exercice expiré le 30 juin dernier, savoir ;—

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Le système d'éclairage électrique Edison a acquis de nouveaux développements pendant la vacance. Il a été placé un "électrolier" de 64 lumières dans la Chambre des Communes, quatre "électroliers" de 28 lumières dans la salle du Sénat, et douze candélabres à deux lumières aux colonnes de la galerie du Sénat—ce qui fait 783 lampes d'une puissance éclairante de seize bougies chacune actuellement en usage dans cet édifice, dans la chambre des machines dynamos, et sur la terrasse.

On a obtenu plus de force en transportant tout l'appareil électrique à l'ancien château d'eau de l'Etat, au pied du canal Rideau, et en ajoutant une nouvelle machine à vapeur avec chaudière, ainsi que deux nouvelles machines dynamos. On a établi les fils conducteurs de communication en les faisant passer par les conduits, depuis ce bâtiment jusqu'à l'édifice du parlement. L'appareil électrique tout entier, qui est maintenant sur un pied permanent et plus économique, a donné les meilleurs résultats pendant la dernière session du parlement.

Quelques lampes électriques ont été temporairement installées, à titre d'essai, le long du mur de terrasse.

En dehors de l'entretien ordinaire, il n'a pas été nécessaire de rien faire à l'appareil de chauffage, aux chaudières, au gaz, ni aux cloches électriques.

L'installation de cabinets d'aisance perfectionnés dans les appartements du Sénat ayant été ordonnée par une résolution de ce dernier pendant la session de 1886, seize anciennes latrines à bassin ont été remplacées par d'autres d'un genre nouveau et approuvé, et la ventilation générale de tous ces appartements, au Sénat, a été améliorée à l'aide de nouveaux conduits et autres moyens.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

Il n'y a rien eu à faire, ici, en dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, de l'éclairage au gaz, du service d'eau et des cloches électriques.

COUR SUPRÊME.

Il n'y a rien eu à faire, ici, en dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, de l'éclairage au gaz, du service d'eau et des cloches électriques.

BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE D'OTTAWA.

On a installé quatre nouveaux cabinets d'aisance dans cet édifice, et des améliorations générales ont été effectuées. Les tuyaux de drainage de l'édifice ont aussi été mis en ordre. L'entretien de l'appareil de chauffage, de l'éclairage au gaz, des services d'eau et de cloches électriques, est tout ce dont il a été besoin.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Il n'a été besoin, dans cet édifice, que des réparations ordinaires aux services d'eau, d'éclairage au gaz et de cloches électriques.

TERRAINS DU PARLEMENT—SERRE CHAUDE.

Ce bâtiment n'a demandé aucuns travaux.

AFFAIRES DES SAUVAGES (A BAIL).

Il n'y a rien eu à faire, ici, en dehors de l'entretien ordinaire des services d'eau, d'éclairage au gaz, et de cloches électriques.

DÉPARTEMENT DES POSTES (À BAIL), DIVISION DE LA CAISSE D'ÉPARGNE.

Rien en dehors de l'entretien ordinaire des services d'eau, d'éclairage au gaz, et de cloches électriques.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Il n'a été besoin, ici, que des réparations ordinaires aux conduits d'eau, boyaux, etc., servant à arroser les fleurs.

RIDEAU HALL.

A part du gazomètre qui a été complètement restauré, il n'y a eu que l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage et des services d'eau, d'éclairage au gaz et de cloches électriques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI,

Ingénieur-mécanicien en chef.

M. A. Gobeil,
Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No. 5.

RAPPORT

SUR

Les Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levés de Plans

PAR TOUT LE CANADA,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

N° de renvoi 83,344.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel ci-joint sur les travaux de port placés sous ma surveillance, pour le dernier exercice.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CASCUMPEC.

Le havre de Cascumpec, dans le comté de Prince, est sur la côte nord de l'île, à environ 22 milles sud du cap Nord.

Le creusement d'un chenal à travers la barre de roche qui obstrue l'entrée de ce havre commode, dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été continué pendant le dernier exercice.

JETÉE DE GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur le côté nord de la rivière Montague, près de l'endroit où elle se jette dans la baie de Cardigan.

Des portions de cette jetée, à laquelle de grandes réparations avaient été faites en 1884, ont été revêtues de madriers à neuf.

NEW-LONDON.

Le port de New-London est du côté nord de l'île et à environ 10 milles sud-est de la baie de Richmond.

La reconstruction de 410 pieds des ouvrages de soutènement en pilotis, branchages et pierre, du côté est du port, ayant été donnée à l'entreprise, cet ouvrage fut achevé d'une manière satisfaisante vers la fin du dernier exercice.

CREEK DE NEUF-MILLES.

Le creek de Neuf Milles, dans le comté de Queen, est sur le côté nord-ouest de la baie de Hillsboro'.

Des réparations provisoires ont été faites à la jetée, à cet endroit.

LA JETÉE DE PORT-SELKIRK

Est sur le lot 57, dans le comté de Queen, et sur le côté sud de la rivière Orwell, près de l'endroit où elle se jette dans la baie d'Orwell.

L'extrémité inférieure de la jetée a été mise de niveau sur une distance de 110 pieds; des pieux ont été fichés de cinq pieds en cinq pieds le long de sa face pour empêcher la construction de se déplacer, tandis qu'il a fallu démolir le bloc supérieur et l'arche de communication, vu qu'il était impossible de les réparer.

RUSTICO.

Rustico est sur le côté nord de l'île, à peu près à mi-chemin entre les pointes Nord et Est.

Quelques légères réparations ont été faites à l'extrémité extérieure du brise-lames.

SOURIS.

Souris, qui est le terminus est du chemin de fer, est dans le comté de King, et à environ 16 milles de la pointe Est.

Pendant l'exercice le brise-glace de cet endroit a été renforcé par des pilots jointifs, et une quantité de ballast y a été mis.

STURGEON.

La jetée de Sturgeon est sur le côté sud de la baie de Cardigan, et à environ 6 milles de Georgetown, dans le comté de King.

La chaussée a été réparée, et le bloc extérieur revêtu de madriers neufs.

TIGNISH.

A l'embouchure de la Grande rivière Tignish, comté de Prince, à environ 8 milles est de la pointe Nord.

Le dragueur *Prince Edward*, qui à la fin du dernier exercice était à creuser le chenal entre les quais, continua à travailler jusqu'au 25 septembre, date à laquelle il fut mis en hivernement.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, est sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, 15 milles à l'est de Merigomish, qui est le port le plus rapproché.

En octobre 1886, des réparations à la jetée déjà construite, et la construction d'un brise-lames, furent données à l'entreprise; à la fin de l'exercice, les réparations étaient presque finies, et il y avait des préparatifs de faits pour commencer le brise-lames.

BAIE D'ASPY.

La baie d'Aspy est dans le comté de Victoria, île du Cap-Breton.

Le *Geo. Mackenzie* se mit à l'œuvre, à cet endroit, pour pratiquer un chenal jusqu'à l'étang, et continua son travail, avec de grandes difficultés, jusqu'au 4 octobre. A cette date 3,820 verges cubes de sable avaient été enlevées; mais l'ouvrage se trouva de peu d'utilité, le sable remplissant le canal fait par le dragueur.

BAYFIELD,

Dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie de Saint-George, à 8 milles est du port d'Antigonish, et 15 milles ouest de l'entrée du détroit de Canso.

La construction d'un prolongement du brise-lames a été donnée à l'entreprise, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était bien en train.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est à l'extrémité septentrionale de l'île du Cap Breton, entre les caps Nord et Saint-Laurent.

Près de la tête de la baie se trouve un petit étang séparé de cette dernière par une plage de galets.

Un chenal fut commencé, depuis la mer basse, à travers cette plage, et l'on était rendu à 15 pieds de l'étang lorsqu'une tempête vint le combler. Les travaux furent discontinués.

RIVIÈRE AU CASTOR.

La rivière au Castor, dans le comté de Yarmouth, se jette dans la baie de Fundy, près de la ligne de division entre les comtés de Yarmouth et de Digby.

Un chenal de bateau, conduisant dans un bassin abrité de l'autre côté d'un haut rempart de gravier à travers lequel la rivière se décharge difficilement, a été ouvert et ses bords protégés. L'ouvrage fait s'est trouvé satisfaisant.

ILE AU BOULEAU,

Dans le comté de Richmond, C.B., et sur la rivière des Habitants, à 2 milles en aval de l'endroit où elle se jette dans la baie du même nom.

Pendant la première partie de l'exercice un chenal de 1,150 pieds de long sur 20 de large, avec une profondeur moyenne de 2½ pieds à mer basse, a été creusé depuis la terre ferme jusqu'à l'île.

BLUE ROCK.

Blue Rock, dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie de Saint-George, à 2½ milles est du port de Tracadie.

En novembre 1886, a été donnée à l'entreprise la construction d'un brise-lames de 326½ pieds de longueur, devant s'étendre dans une direction sud-ouest à partir du Cap Bleu, de façon à protéger une étendue d'eau de 3½ acres ayant à marée basse extrême une profondeur variant de 5 à 12 pieds.

Il n'avait encore rien été fait à la fin de l'exercice, en dehors de la livraison des matériaux sur les lieux.

BOULARDERIE.

Près de la Pointe de l'Ile, sur le côté sud de l'île Boularderie, dans le comté de Victoria, C. B

Pendant l'année a été construit un quai public de 120 pieds de long sur 20 de large, avec un L au bout. Il y a, du côté faisant face au chenal, une profondeur d'eau de 11 pieds au niveau ordinaire de l'eau, et l'ouvrage s'est trouvé d'un grand avantage pour les résidents.

BROAD COVE MARSH.

Broad Cove Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 19 milles nord du port de Mabou et 12 milles sud de Margarie.

En novembre 1886, la construction d'un quai de 400 pieds de long, sur 25 de large au sommet, avec une hauteur de 7 pieds 9 pouces à mer basse, au bout, a été donnée à l'entreprise.

A la fin de l'exercice les entrepreneurs avait construit 93 pieds de la partie touchant au rivage et étaient prêts à mettre le bloc suivant en place.

BRULÉ.

Brûlé, dans le comté de Colchester, est situé sur le détroit de Northumberland, à peu près à mi-chemin entre Tatamagouche et la rivière John.

Des réparations générales ont été faites au quai public de cet endroit, et on l'a élevé où il s'était tassé.

CANADA-CREEK.

Canada-Creek, dans le comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à 4 milles est d'Harbourville, et 60 milles est du goulet de Digby.

La jetée de l'ouest, qui s'en allait en ruine, a été mis en aussi bon état que pouvait le promettre le crédit voté à cette fin.

CAP LA RONDE.

Le cap La Ronde, dans le comté de Richmond, est l'extrême pointe sud-est de l'île Madame.

Des améliorations ont été faites au chenal conduisant à un étang au sud du cap; toutefois ces améliorations n'ont pas duré, et l'expérience démontre qu'un chenal conduisant à un étang, à travers une grève, est rarement durable.

CHÉTICAMP.

Chéticamp est à l'extrémité septentrionale du comté d'Inverness.

A la fin du dernier exercice le dragueur *Geo. McKenzie* était occupé à continuer l'amélioration de l'entrée du port de Chéticamp, et, le 25 août, un chenal de 45 pieds de largeur, et de 13 pieds de profondeur à mer basse, avait été fait.

RUISSEAU DE CHIPMAN.

Le ruisseau de Chipman, dans le comté de King, se jette dans la baie de Fundy, du côté sud, à environ 3 milles ouest du havre de Hall.

De nouvelles réparations ont été faites au revêtement et à la couverture de la jetée, et le mouillage a été débarrassé d'un banc de roche.

BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches est sur la côte orientale du Cap-Breton, à environ 18 milles sud-est de Sydney.

Pendant l'exercice, la somme votée a été dépensée pour garnir de pilots jointifs le côté du brise-lames faisant face à la mer, ainsi que pour reconstruire des portions des contre-forts qui avaient été emportées par les tempêtes de l'automne et de l'hiver précédents.

La construction a 1,380 pieds de longueur et est directement exposée aux efforts de la mer lorsque le vent souffle de l'est. Elle est très affaiblie par les ravages du taret.

CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head, dans le comté de Yarmouth, est situé sur la baie de Fundy, à environ 6 milles nord de la ville de Yarmouth.

Pendant la saison qui vient de s'écouler il a été fait des réparations générales à la jetée, et l'on a construit un éperon de 28 pieds de longueur à angle droit avec la face du côté de la mer, afin d'arrêter le gravier et l'empêcher de s'accumuler autour de l'extrémité de la jetée.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de ce nom, et est situé à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis.

Pendant la première partie de l'exercice, le débarcadère dont il a été parlé dans le rapport de l'année dernière, a été achevé.

RIVIÈRE DE L'EST.

La rivière de l'Est, dans le comté de Pictou, se jette dans le havre de Pictou, en aval de New-Glasgow.

Pendant l'exercice, nombre de bancs de roche et de cailloux qui nuisaient au passage du bois et du poisson ont été enlevés sur une distance d'environ 10 milles.

ECONOMIE.

Ecocomie, dans le comté de Colchester, est situé sur le côté nord du bassin de Minas.

Pendant l'exercice, la construction d'un quai public de 200 pieds de longueur sur 24 de largeur a été commencé, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était très avancé.

ILE AUX RENARDS.

L'île aux Renards, dans le comté d'Halifax, est sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à environ 15 milles est du port d'Halifax.

Une barre relie l'île à la terre ferme et forme un havre pour les bateaux de pêche. Cette barre a été emportée par la mer et le havre en a souffert dans son utilité.

Afin d'empêcher l'action de l'eau sur la barre, la construction d'ouvrages de protection sur toute sa longueur, savoir : 935 pieds, a été donnée à l'entreprise en septembre 1886, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était achevé d'une manière satisfaisante.

GRANTON.

Granton est sur la rivière du Milieu, de Pictou.

Le dragueur *Cape Breton* qui opérait près des quais à houille, à cet endroit, continua à travailler jusqu'au 14 juillet, date à laquelle il fut mis fin aux travaux.

HALIFAX.

Le *St. Laurence* continua les travaux d'approfondissement du chenal à la tête du Bras nord-ouest, et lorsqu'il eut fini cet ouvrage il fut conduit au quai de la ligne Cunard, où il enleva 1,400 verges cubes de vase et de vieux billots.

HARBOURVILLE.

Harbourville, dans le comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 55 milles est du goulet de Digby.

Pendant l'exercice, les deux jetées qui forment le havre à cet endroit ont été réparées et mises en bon état.

ILES DES SAUVAGES.

Les îles des Sauvages, dans le comté du Cap-Breton, sont un groupe de petites îles sur le côté nord de la baie de l'Est, lac du Grand Bras-d'Or.

Les deux îles de ce groupe qui sont en dehors, ou le plus au sud, sont réunies

l'une à l'autre et à la terre ferme par des plages de sable et de gravier formant un havre qui s'ouvre vers l'est.

En 1881–82, le département fit creuser, à travers l'une de ces plages, un chenal dont les bords furent protégés par des coffrages. Néanmoins, le sable et le gravier avaient fini par obstruer ce chenal en s'accumulant autour du bout de la jetée est.

Avec la somme portée au budget le chenal fut de nouveau débarrassé de cette accumulation, et la jetée est fut prolongée de 75 pieds.

INGONISH.

Ingonish, dans le comté de Victoria, est sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton et à mi-chemin entre Sydney et le cap Nord.

Avec la somme votée une bouée tournante a été installée pour permettre aux navires d'entrer plus facilement dans le port à basse marée, et un coffrage de 58 pieds de longueur, sur 12 de hauteur et 20 de largeur, destiné à protéger la grève, fut commencé et presque achevé avant l'expiration de l'exercice.

KINGSPORT.

Kingsport, autrefois Pointe aux Chênes, est sur la rive occidentale du Bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon.

A cet endroit, la jetée qui avait été grandement endommagée par une tempête, en 1885, a été réparée.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, est sur le détroit de Northumberland, à 18 milles est du port de Pictou.

Pendant l'exercice, la construction d'un quai a été commencée, mais l'ouvrage n'a pas été achevé.

PETITE BAIE AUX GLACES.

La Petite Baie aux Glaces, dans le comté du Cap-Breton, est à 5 milles sud-est de Lingan.

Du 7 septembre au 5 octobre, le *St. Lawrence* travailla à améliorer l'entrée du havre, à cet endroit; mais le mauvais temps fut cause de beaucoup de retard.

ANSE DE MCNAIR.

L'Anse de McNair, dans le comté d'Antigonish, est située à environ 5 milles sud-ouest du cap George. Elle est exposée aux vents soufflant du sud-ouest au sud-est, et est à l'ouvert de la baie de Saint-George.

Le brise-lames construit par le département en 1873 a été, de temps à autre, beaucoup endommagé par la mer et la glace, et réparé. En avril dernier, la reconstruction de 160 pieds de cet ouvrage a été donnée à l'entreprise, mais il n'avait encore rien été fait à la fin de l'exercice.

MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est sur la côte occidentale du Cap-Breton, à six milles au nord de Port-Hood.

Le mur de fascines et de pierre mentionné dans le rapport de l'année dernière a été prolongé de 500 pieds, et des réparations ont été faites à la jetée.

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à 42 milles est du goulet de Digby.

Pendant la tempête du 27 décembre 1885, la jetée, à cet endroit, fut gravement endommagée, une brêche de 150 pieds y ayant été faite. Cette brêche a été réparée, et, à la fin de l'exercice, d'autres travaux de réparation étaient en cours.

MORDEN.

Morden, dans le comté de King, est sur la baie de Fundy, à 30 milles est du goulet de Digby.

Pendant l'exercice, des réparations ont été faites au block, qui a 60 pieds de longueur, ainsi qu'au brise-lames.

PARRSBORO'.

Parrsboro', dans le comté de Cumberland, est sur le côté nord du bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière de l'île aux Perdrix.

Pendant l'exercice, les réparations suivantes ont été faites au quai de cet endroit.

Les angles extérieurs ont été doublés en bois franc et protégés par des bandes de fer. Des défenses neuves ont été posées, et d'autres assujéties. Une seconde couche de ballast y a été mise, et l'on y a posé des solives et un plancher neufs. Un block a été construit à l'extrémité intérieure pour empêcher la mer d'entamer la berge.

PETITE RIVIÈRE.

La Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg, se jette dans la baie Verte, à environ 7 milles ouest de la rivière La Have.

Pendant l'exercice, le bout extérieur du brise-lames qui s'était affaissé a été élevé de 18 pouces. De grandes pierres supplémentaires ont été placées sur le talus et bout extérieurs, et quelques-unes des grandes pierres de recouvrement qui avaient été dérangées par la mer ont été remises en place.

PICKET'S PIER.

Cette jetée se trouve à environ deux milles plus bas que le village de Canning, dans le comté de King, et près de l'embouchure de la rivière des Habitants, qui se jette dans le bassin de Minas.

L'abord du quai et son bout extérieur ont été élevés.

PORT-GREVILLE.

Port-Greville, dans le comté de Cumberland, est sur le bras sud de la baie de Fundy, à 15 milles de Parrsboro'.

Les 70 pieds extérieurs de l'ouvrage de protection de la grève ont été reconstruits, et l'on a construit un brise-lames de 250 pieds de longueur pour empêcher les coups de vents d'ouest de jeter le gravier dans l'embouchure de la rivière.

ILE À LA SURETTE.

L'île à la Surette, dans le comté de Yarmouth, est située à 13 milles sud-est de la ville de Yarmouth.

Pendant l'exercice il a été construit un quai de 100 x 20 pieds, dont la localité a déjà tiré un grand avantage.

ILE TANCOOK.

La grande île Tancook, dans le comté de Lunenberg, est dans la baie Mahone, à environ 8 milles sud de la ville de Chester.

La jetée construite aux frais communs des gouvernements fédéral et provincial en 1873, étant tombée en mauvais état, un crédit fut voté dans le but de la réparer. La livraison des matériaux nécessaires se faisait à la fin de l'exercice.

TATAMAGOUCHE

Le *Cape Breton* a travaillé pendant quelques semaines pour ouvrir un étroit chenal à travers la barre, à Tatamagouche, dans le comté de Colchester.

HAVRE DE TROIS-BRASSES.

Le havre de Trois-Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé sur la côte de l'Atlantique, à environ 14 milles est du port d'Halifax.

De légères réparations nécessaires ont été faites aux ouvrages de protection de la grève.

PUBNICO-OUEST.

Pubnico-Ouest est à l'extrême bout du comté de Yarmouth, et à environ 30 milles de la ville de Yarmouth.

L'ouvrage mentionné dans le rapport de l'année dernière a été prolongé de 230 pieds; ce prolongement consiste en un quai de pilotis large de 25 pieds.

POINTE BLANCHE.

La Pointe Blanche, dans le comté de Queen, est sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à environ 8 milles sud-est de l'entrée du port de Liverpool.

Pendant l'exercice, le ballast qui avait été délogé du brise-lames en ruine fut enlevé, et des réparations furent faites à l'ouvrage resté debout.

WYCOCOMAGH.

L'étang de Campbell, dans le comté d'Inverness, est situé sur le côté sud de la baie de Whycocomagh.

Pendant l'exercice, le chenal conduisant à l'étang a été redressé, et son côté a été protégé par un ouvrage de fascine et de pierre.

YARMOUTH.

Yarmouth est le chef-lieu du comté de ce nom.

Les travaux de protection de grève qui, en différents endroits, avaient été minés par l'eau, furent réparés, et il fut aussi fait des réparations ailleurs.

L'élargissement du chenal, dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été continué par le dragueur *Canada* ; lorsqu'on l'aura achevé, l'entrée de ce port sera grandement améliorée.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAP TOURMENTIN.

Le cap Tourmentin est sur la côte néo-brunswickoise du détroit de Northumberland, et se trouve en face du cap Traverse, Ile du Prince-Edouard.

Pendant l'exercice, les entrepreneurs n'ont construit que 230 pieds de la portion du quai la plus rapprochée de la côte, à cet endroit.

COCAGNE.

Le havre de Cocagne, dans le comté de Kent, est sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, à environ 10 milles nord de Shédiac.

L'entrée du havre est obstruée par une barre de sable et de gravier. Le 2 août 1886, le *St. Lawrence* se mit à l'œuvre pour pratiquer un passage à travers cette barre, et vers le 28 du même mois il avait réussi à y creuser un chenal de 14 pieds de profondeur.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie est située à la tête de la baie des Chaleurs.

En décembre 1886, la construction d'un quai de délestage de 300 pieds de longueur, devant s'étendre vers l'ouest à partir du haut bout du quai de chemin de fer, a été donnée à l'entreprise, et, à la fin de l'exercice, les travaux étaient en marche.

RIVIÈRE DE L'ORME.

La rivière de l'Orme est un petit cours d'eau qui se jette dans la baie des Chaleurs, à environ 10 milles nord de l'entrée du port de Bathurst.

Plusieurs cailloux qui rendaient l'entrée et la sortie dangereuses aux navires ont été enlevés.

GRANDE ANSE.

La Grande Anse, dans le comté de Gloucester, est sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à peu près à mi-chemin des ports de Bathurst et de Shippegan.

La partie supérieure du brise-lames, qui avait été emportée par la glace le 22 janvier 1886, et dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été reconstruite sur une longueur de 100 pieds.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, est sur la rivière Peticodiac, à environ 7 milles en aval de Hillsboro'.

Pendant l'exercice, le petit cours d'eau qui coule près du quai de délestage a été approfondi et redressé, et l'on a fait un canal au bout du quai pour donner plus de commodité aux navires sur lest.

ILE AUX PERDRIX.

L'île aux Perdrix est située directement à la hauteur de l'entrée du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années deux petites jetées furent construites afin de faciliter le débarquement d'approvisionnements pour les phares et autres stations du département de la marine.

Par un gros coup de vent du sud-est, au commencement de février dernier, la jetée est fut presque entièrement détruite, et ses débris furent balayés dans le havre formé par les deux jetées.

Ces débris ont été enlevés, et la jetée ouest peut servir aux bâtiments et bateaux.

QUACO.

Quaco est sur la côte nord de la baie de Fundy, et à environ 30 milles est du port de Saint-Jean.

Pendant l'exercice, les brise-lames à l'entrée de ce port ont été réparés et renforcés.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François est un tributaire de la rivière Saint-Jean, dans laquelle elle se jette à environ 30 milles ouest d'Edmunston.

Pendant l'exercice on a amélioré cette rivière sur un parcours de douze milles depuis son embouchure en faisant disparaître des bancs de sable, ainsi que de grosses pierres et des cailloux. Le chemin de halage a aussi été mis en bon état.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Entre Saint-Jean et Frédéricton 204 "chicots" ont été enlevés de différentes parties de la rivière.

Le 1er juillet 1886, le dragueur *New Dominion* opérait à la baie de Belle-Ile, et, vers le 28 septembre, il avait extrait 28,035 verges cubes de matières.

Le 3 octobre, le même dragueur se mit à l'œuvre pour rouvrir le chenal au Grand Lac, comté de Queen, et continua de travailler jusqu'au 29 octobre, date à laquelle 9,555 verges cubes de matières avaient été enlevées.

L'ouvrage fut repris à Belle-Ile le 28 juin, et à la fin de l'exercice 1,510 verges cubes de matières avaient été enlevées.

Entre Frédéricton et l'île aux Ours des cailloux et des roches ont été enlevés à Burden's Landing ainsi que dans le voisinage de Spring-Hill, et le chenal a été élargi à la tête de l'île de Hartt.

Depuis l'île aux Ours, en montant, jusqu'à la rivière des Chutes, on a amélioré le chenal en faisant disparaître des cailloux et des barres.

Depuis la rivière des Chutes jusqu'aux Grandes Chutes, on a fait sauter et enlevé des roches aux rapides Blancs et Larlee Rock, en aval du pont d'Andover.

Sur la Tobique des améliorations ont été effectuées aux barres de Nictau, du Petit-Nictau, d'Hammond, Perdue, de Miller, de Gaunce, du ruisseau de Riley, du ruisseau de Hartly, de l'île Swift, de l'île aux Chevaux, de Gulquack, de Plaster Rock, et autres endroits.

En amont des Grandes Chutes jusqu'à la rivière Saint-François, le chemin de halage a été réparé, et des roches ainsi que des barres de sable ont été enlevées du chenal, au ruisseau de Baker, tandis qu'immédiatement en amont des chutes un barrage de dérivation, d'une longueur de 230 pieds, pour guider le bois carré et les billots dans leur descente par les chutes, a été commencé sur le côté ouest de la rivière, mais non achevé.

PORT DE SAINT-JEAN.

La reconstruction du brise-lames de la pointe au Nègre, à l'entrée du port, a été achevée et l'ouvrage reçu de l'entrepreneur à la fin de janvier dernier.

L'ouvrage de protection à l'extrémité intérieure du brise-lames, et à l'entour du pied de la falaise sur laquelle se dresse le fort Dufferin, ayant été endommagé par une forte tempête au commencement de février dernier, des mesures furent prises pour le réparer, et, avec le crédit affecté à cette dépense, environ la moitié des travaux fut exécutée.

Le dragueur *New Dominion* a travaillé au quai de la Compagnie Internationale de navires à vapeur pendant les derniers jours de décembre et jusqu'au 8 janvier dernier, enlevant 450 verges cubes de matières.

SHIPPEGAN.

Le port de Shippegan, dans le comté de Gloucester, est situé à l'extrémité sud du détroit de Shippegan, qui est un bras de la baie des Chaleurs.

Des réparations générales ont été faites au brise-lames à cet endroit.

TYNEMOUTH CREEK.

Tynemouth Creek, dans le comté de Saint-Jean, est sur la côte nord de la baie de Fundy, à 20 milles est du port de Saint-Jean.

Les ouvrages de protection construits par le département à cet endroit, en 1875, 1882, 1883 et 1884, ont été réparés et renforcés.

RIVIÈRE AU SAUMON SUPÉRIEURE.

La rivière au Saumon supérieure se jette dans la baie de Salisbury, à environ 4 milles nord-est de Mathews Head.

En octobre 1886, la construction d'un prolongement de 245 pieds du brise-lames construit par le département en 1883 et 1884 fut donnée à l'entreprise, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était très avancé.

QUÉBEC.

ANSE À L'EAU,

Près de Tadousac, à l'embouchure du Saguenay.

De légères réparations ont été faites au plancher du quai et à la cale.

ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint Jean est sur la rive sud-ouest du Saguenay, et à environ 25 milles de son embouchure.

Pendant l'exercice, on a construit une cale mobile ainsi qu'un hangar ouvert de 40 x 28 pieds, et une partie du plancher a été renouvelée.

Ces renouvellements de plancher sont dus aux quantités de bois de chauffage qu'on empile sur le quai.

BARACHOIS DE MALBAIE,

Sur la rive nord de la baie des Chaleurs.

On a débarrassé le chenal d'une quantité de roches, mais il en reste encore considérablement à enlever.

BAIE SAINT-PAUL,

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, environ 60 milles en bas de Québec.

Il a été construit une culée pour relier le quai neuf au chemin fait par la municipalité.

BERTHIER (*en haut*).

Le village de Berthier (en haut) est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 45 milles nord-est de Montréal, et vis-à-vis de Sorel.

Un brise-glace destiné à protéger le village a été construit à l'entreprise, et il a eu tout le succès qu'on en attendait.

BIC.

Dans le comté de Rimouski, est à 170 milles de Québec.

Le quai de cet endroit a été achevé pendant l'exercice.

PORT DE BRYSON.

Le pont de Bryson traverse l'Outaouais au village de Bryson, et relie ce village ainsi que la rive nord de la rivière à l'île du Calumet.

Le gouvernement fédéral a contribué pour $5,000 à la construction de ce pont, qui a 585 pieds de longueur d'une culée à l'autre, avec de longs abords de chaque côté.

LES CASCADES.

Le quai des Cascades est situé sur la rivière des Outaouais, dans le comté de Vaudreuil, et à 6 milles est du village des Cèdres.

Un quai de 100 pieds de longueur, 25 de largeur, et 5½ de hauteur au-dessus de l'eau basse, avec deux abords, a été bâti à cet endroit; et un hangar de 40 × 24 pieds a aussi été construit sur ce quai.

CHATEAU-RICHER,

Dans le comté de Montmorency, 15 milles en bas de Québec.

Pendant l'exercice on a continué à débarrasser la grève de ses cailloux.

CHICOUTIMI,

A la tête de la navigation du Saguenay.

Des réparations générales ont été faites au quai; on a aussi construit une cale et peinturé la salle d'attente.

DOUCET'S LANDING,

Sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de la ville de Trois-Rivières.

Le fond ayant beaucoup diminué au quai de cet endroit, un dragueur le creusa en enlevant 6,500 verges cube de vase.

ÉTANG DU NORD,

A l'extrémité occidentale de l'île Grindstone, du groupe connu sous le nom d'îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Pendant l'exercice, le brise-lames a été de nouveau allongé de 200 pieds; puis, il a été construit un autre coffrage de 100 pieds de longueur, sur 32 de largeur et 18 de hauteur, lequel n'attend plus que d'être noyé.

POINTE GATINEAU,

A l'embouchure de la rivière Gatineau, à 2 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Le dommage fait au revêtement et aux défenses du quai a été réparé.

GRANDES BERGERONNES,

Dans le comté de Saguenay, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 14 milles de Tadousac.

On a commencé à débarrasser le chenal de la rivière des roches qui l'obstruaient, et il en a été ainsi nettoyé une longueur de 1,000 pieds sur 60 de largeur.

Il reste encore à améliorer un mille de rivière environ.

GRAND PABOS,

Dans le comté de Gaspé, à 30 milles de Percé.

On a commencé, en juillet 1886, à enlever les grosses roches qui obstruent le port, en les faisant sauter. L'ouvrage fut discontinué en août, époque à laquelle 173 tonnes de roche avaient été enlevées.

KAMOURASKA,

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 90 milles en bas de Québec.

Pendant l'exercice, un prolongement de 100 pieds du quai fut commencé mais non achevé.

LA GRANDE DÉCHARGE.

Le plus grand des deux débouchés par lesquels les eaux du lac Saint Jean se déversent dans le Saguenay.

Dans le cours de l'année une tranchée de 15 pieds de large avec une profondeur moyenne de $6\frac{1}{2}$ pieds a été faite dans le but de faciliter l'écoulement des eaux du lac Saint-Jean.

LAC MÉGANTIC.

Dans le cours de l'exercice on a construit un quai à Ditchfield et fait quelques légères réparations au quai d'Agnès.

LANORAIE.

Lanoraie, dans le comté de Berthier, est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à $36\frac{1}{4}$ milles en aval de Montréal.

On a construit une approche de 240 pieds de longueur pour relier la rive au caisson construit en 1884.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Le *Nipissing* a commencé à creuser sur une batture entre l'ancien et le nouveau chenal, le 26 mai, et y travaillait encore à la fin de l'exercice.

Deux brise-glace ont été construits durant l'année pour empêcher la glace d'endommager les propriétés riveraines lorsque la débâcle se fait. Il ont prouvé leur utilité d'une manière satisfaisante.

LES ÉBOULEMENTS.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites aux parements et aux longrines du tablier du quai, et le plancher a été renouvelé par places.

MONTMAGNY.

Saint-Thomas est le chef-lieu du comté de Montmagny, et sur la rive sud du Saint-Laurent, à 35 milles en aval de Québec.

On a continué à enlever les cailloux dans le bassin, pendant l'année, et l'on a fait des progrès satisfaisants.

LA MALBAIE.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites à la cale mobile.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, dans le comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à environ 65 milles à l'est de Campbelltown.

On a poussé avec vigueur la construction de cette jetée pendant l'exercice, et elle est presque terminée.

RIVIÈRE NEWPORT.

Dans le comté de Gaspé, se jette dans la baie des Chaleurs, à 25 milles à l'ouest de Percé.

Dans le cours de l'exercice deux jetées de protection ont été construites, une de chaque côté du chenal, pour empêcher le sable de le remplir pendant les grosses tempêtes.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le Saint-Laurent, sur sa rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Pendant les mois de septembre et d'octobre 1886, 560 pieds d'ouvrages de protection en pilotis ont été enfoncés, et terminés à l'exception du talus en pierre.

PERCÉ.

Le chef-lieu du comté de Gaspé.

On a délivré la quantité de bois nécessaire dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse l'Ottawa au Portage-du-Fort, à 60 milles en amont de la cité d'Ottawa.

Le tablier de ce pont, qui a 1,000 pieds de long, a été terminé en avril dernier.

RIVIÈRE À LA GRAISSE.

Cette rivière coule à travers le comté de Vaudreuil et se jette dans l'Ottawa sur sa rive sud, à environ 45 milles en amont de Montréal.

Les travaux du creusement du chenal qui étaient en voie d'exécution à la fin du dernier exercice, ont été terminés et un bassin a été dragué pour tourner les navires.

RIVIÈRE BLANCHE.

Cette rivière coule à travers le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent sur sa rive sud.

Les ouvrages à cet endroit ont été réparés et renforcés, et un caisson de 50 par 30 pieds ajouté à l'extrémité est de la tête du quai.

RIVIÈRE BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière se jette dans le bassin Montmagny à Saint-Thomas.

Les cailloux en dessous et en amont du pont du chemin de fer Intercolonial ont été enlevés du lit de la rivière, et le récif de roche en aval du pont a été miné, de sorte que l'eau ne rencontre plus d'obstacles et que l'inondation périodique des terres en amont du pont ne se produira plus.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Se jette dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa.

En décembre dernier un contrat a été fait pour la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits Rapides, et à la fin de l'exercice les travaux n'avaient pas été commencés.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Le village de la Rivière-du-Loup (ou Fraserville) est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites au plancher et à la main-courante, et une salle d'attente et un hangar à marchandises ont été érigés à la tête de la jetée.

Le chenal de la rivière a été creusé et quelques cailloux enlevés.

RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT).

Cette rivière, dans le comté de Maskinongé, se jette dans le Saint-Laurent (lac Saint-Pierre), sur sa rive nord, à 21 milles en amont de Trois-Rivières.

Le *Nipissing* a été occupé à creuser un chenal de 1,100 pieds de long, 40 de large, et d'une profondeur de 6 pieds à travers la barre de sable qui obstruait son embouchure dans le lac Saint-Pierre.

RIVIÈRE OUELLE.

Se jette sur le côté sud du Saint-Laurent, à 75 milles en aval de Québec.

Un grand nombre de cailloux ont été enlevés du chenal de la rivière.

Dans le cours de l'année les travaux de recouvrement en planches du quai de la Pointe-aux-Orignaux ont été continués, 759 pieds ayant été terminés.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le dragueur *Nipissing* a commencé les travaux le 31 mai à Saint-Antoine, pour redresser et creuser jusqu'à 9 pieds le chenal tortueux entre l'île et la rive ouest, et à la fin de l'exercice il était encore occupé à ces travaux.

RIVIÈRE RIMOUSKI.

Cette rivière se jette dans le Saint-Laurent sur sa rive sud, dans le comté de Rimouski.

Les travaux d'enlèvement des cailloux du chenal à l'embouchure de la rivière ont été continués durant le dernier exercice.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Les travaux de creusement et d'amélioration de la rivière en aval de Chicoutimi, qui avaient été discontinués, ont été repris et de bons progrès ont été faits.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Enlèvement d'ancres, chaînes, etc.

Le bateau de levage a été employé dans le cours de l'été de 1886 par le département pour enlever les cailloux de la "Fly Bank," dans le port de Québec, et après le mois de septembre il a continué ses opérations sous la direction des commissaires du havre de Québec.

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière se jette dans le Saint-Laurent sur son côté nord, dans la paroisse de Sainte-Anne, comté de Montmorency.

On a continué les travaux d'amélioration de cette rivière pour faciliter la descente des billots. Ils consistent dans l'enlèvement de rochers et la construction de barrages.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Cette rivière se jette dans le lac Saint-Pierre, à 3 milles en aval de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Un dragueur a été occupé à couper la batture à l'embouchure de la rivière et la première batture en amont des moulins de Tourville.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule à travers le comté de Beauharnois pour se jeter dans le Saint-Laurent, à la ville de Beauharnois.

7—5½

Pour faciliter l'écoulement des eaux pendant les crues, le barrage de Symon situé à 10 milles en amont de l'embouchure de la rivière, a été enlevé et quelques réparations ont été faites aux portes de prise d'eau à l'entrée du coursier d'alimentation.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Du 5 juillet au 26 août 1886, un dragueur a travaillé dans le chenal de la Saint-Maurice, à couper un passage de 60 pieds de large et 6 pieds de profondeur à l'extrême eau basse, jusqu'au pont Saint-Maurice.

A la station du Cap aux Corneilles à 1½ mille en amont de l'embouchure de la rivière, des réparations aux piliers existant et la construction de nouveaux piliers ont été commencées l'hiver dernier, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

RIVIÈRE VERTE.

Se jette dans le Saint-Laurent sur la rive sud, dans le comté de Témiscouata.

Dans le cours de l'année le lit de la rivière a été nettoyé de cailloux.

RIVIÈRE YAMASKA.

La Yamaska se jette dans le lac Saint-Pierre en venant du sud.

Dans le cours de l'exercice le dragage jusqu'à une profondeur de 5½ pieds a été fait à travers les battures obstruant la libre navigation de la rivière.

La culée ouest du barrage a été élevée d'une assise de pièces, et l'aile de protection d'amont du côté est a été prolongée de 60 pieds.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

A la tête de la baie des Ha ! Ha ! rivière Saguenay, à environ 66 milles en amont de son embouchure.

Le plancher de la jetée a été réparé par places, un hangar à marchandises de 50 par 30 pieds, et une salle d'attente de 24 x 18 pieds ont été construits.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, sur la rivière Ottawa, et à 21 milles en amont de Montréal.

Quelques changements nécessaires ont été faits au quai récemment construit par le département à cet endroit.

Des cailloux et autres obstacles autour du quai ont été enlevés par le dragueur *Nipissing*, laissant 9 pieds d'eau.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 70 milles en aval de Québec.

Les travaux de ce quai ont été continués pendant l'exercice et il reste maintenant peu à faire.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Dans le comté de Richelieu, sur la rive sud-est du Saint-Laurent, à environ 3 milles en aval de Sorel.

Une nouvelle jetée, n° 6, a été construite entre les jetées 4 et 5.

SAINTE-FAMILLE.

Sur l'île d'Orléans, à 17 milles en aval de Québec.

Cette jetée a été parfaitement réparée pendant l'exercice.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

Saint-François est à l'extrémité est de l'île d'Orléans.
Les matériaux nécessaires à l'achèvement de la jetée à cet endroit ont été achetés.

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 78 milles en aval de Québec.
Un bloc de 80 pieds de long, 30 pieds de large et 18 pieds de haut, a été construit à cet endroit.

SAINT-JEAN D'ORLÉANS.

Sur l'île d'Orléans, à 22 milles en aval de Québec.
Le quai a été réparé où c'était nécessaire et mis en bon état.

SAINT-PLACIDE,

Dans le comté des Deux-Montagnes, est situé sur la rive nord de l'Ottawa, à environ 18 milles en amont de son confluent avec le Saint-Laurent.
Un dragueur a été employé du 15 juillet au 1er septembre 1883, à agrandir le bassin en avant et sur les côtés du quai, et à faire un chenal venant de l'est, dont environ 800 pieds sont terminés à une profondeur de 10 pieds.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique est situé dans le comté de Soulanges, sur la rive nord du lac Saint-François, à 3 milles de Coteau-Landing.
Un caisson de 18 par 20 pieds, supportant un hangar de même dimension a été construit et des réparations ont été faites à d'autres portions du quai. Deux des brise-glace ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau.

RAPIDES DU SAULT-AU-RÉCOLLET.

Ces rapides se trouvent à environ 2 milles en amont du village du Sault-au-Récollet, sur la rivière des Prairies.
Pour faciliter la descente du bois on a enlevé quelques cailloux du chenal.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend depuis la Rivière-du-Loup (en bas) jusqu'à la frontière qui sépare les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick et a une longueur de 67 milles.
Du 9e au 60e mille, 39 ponceaux ont été réparés et le pont qui se trouve au 50e mille, sur la Petite Rivière, a été examiné.

TROIS-PISTOLES.

Le village de Trois-Pistoles est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.
La construction d'un brise-lames pour protéger la jetée construite à cet endroit par le département a été commencée mais non complétée durant l'exercice.

VAUDREUIL,

Dans le comté de Vaudreuil, sur la rivière Ottawa, à environ 25 milles en amont de Montréal.
Le *Nipissing* arriva à Vaudreuil le 9 août, et a été occupé sur le chenal précédemment commencé, conduisant de l'eau profonde au quai projeté.

PROVINCE D'ONTARIO.

BELLE-RIVIÈRE.

Belle Rivière se jette dans le lac Sainte-Claire, dans le comté d'Essex, à quelque distance en amont de la ville de Windsor.

L'ouvrage en pilotis à l'embouchure de cette rivière a reçu quelques réparations nécessaires.

BELLEVILLE.

A l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Dans le but de créer un débouché aux eaux de la Moira pendant les crues, un contrat a été fait pour le dragage d'un chenal. Les travaux commencèrent le 30 septembre et ont été suspendus le 30 novembre 1886, et n'avaient pas été repris par l'entrepreneur à la fin de l'exercice financier.

COBOURG.

Sur le lac Ontario, à 96 milles à l'ouest de Kingston.

La charpente supérieure du caisson extérieur de la jetée de l'est a été construite jusqu'à la hauteur convenable, et celle des prochains 300 pieds du même quai a été reconstruite où c'était nécessaire. Des réparations ont aussi été faites à la jetée de l'est.

Le dragueur *Ontario* a été occupé du 1er juillet au 7 août à continuer les travaux de creusement le long des quais et du brise-lames, et dans le bassin.

KINGSTON.

Les travaux ont été repris sur la batture de la Pointe Frédéric le 1er juillet, et se sont continués jusqu'au 29 octobre, et pendant ce temps 2,421 verges cubes de roc ont été enlevées.

KINCARDINE.

A l'embouchure de la rivière Pénétangore, à 31 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

Des réparations ont été faites à la jetée du sud et un chenal a été dragué jusqu'à une profondeur de 16 pieds à partir des ateliers de la fabrique de sel jusqu'à l'eau profonde, pour permettre aux navires de charger aux ateliers.

KINGSVILLE.

Sur le lac Erié, à environ 25 milles à l'est à partir de l'embouchure de la rivière Détroit.

Des réparations considérables ont été faites aux ouvrages du havre à cet endroit.

PETIT-COURANT.

Petit-Courant est le passage entre l'île à La Cloche et les îles Manitoulines, sur la route qui conduit directement des ports de la baie Georgienne au Sault Sainte-Marie, pour les navires qui prennent le chenal nord du lac Huron.

Les travaux d'élargissement du chenal à son extrémité supérieure ont été continués durant l'exercice, mais ne sont pas encore terminés.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, Bruce-Nord, est à 22 milles au nord de Wiarton, sur le côté ouest de la baie Georgienne.

Un chenal de 75 pieds de long, 13 pieds de large et 14 pieds de profondeur, a été coupé à travers une batture de gravois, qui s'était formee en arrière du brise-lames et nuisait à la navigation.

CREEK DU PETIT-OURS.

Le creek du Petit-Ours se jette dans le chenal écarté, sur le côté est de l'île Sainte-Anne, lac Sainte-Claire, à environ 16 milles de Chatham.

Grâce aux dépôts charriés par ce creek, un des bassins où se trouvent les navires et quelques endroits du chenal dragué étaient devenus obstrués. Ce dépôt a été enlevé.

CREEK MCGREGOR.

Se jette dans la rivière Thames, à Chatham, comté de Kent.

Pour empêcher un éboulis de la berge de ce creek, du côté de la ville, et les dommages qui en résulteraient aux propriétés, il a été fait un contrat pour la construction de 300 pieds d'ouvrages de protection en pilotis sur le côté sud, et à la fin de l'exercice ces travaux étaient presque terminés.

MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le terminus de la division Midland du chemin de fer du Grand-Tronc sur la baie Georgienne.

Un contrat a été passé pour la construction de quais dans ce port, le chemin de fer du Grand-Tronc et les autorités municipales de Midland y contribuant.

A la fin de l'exercice, l'entrepreneur avait commencé ces travaux.

OAKVILLE.

Oakville, dans le comté d'Halton, est situé sur le lac Ontario, à 22 milles à l'ouest de Toronto, et à 18 milles à l'est d'Hamilton.

Un contrat a été signé pour la reconstruction des 360 pieds extérieurs de la jetée de l'est qui avaient été emportés par une forte tempête. A la fin de l'exercice il n'avait été fait que très peu de progrès sur ces travaux.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, et est le terminus du chemin de fer du Pacifique Canadien sur la baie Georgienne.

Dans le cours de l'année on a dragué dans le port jusqu'au quai des bateaux à vapeur.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Un contrat a été fait pour le prolongement du brise-lames, vers l'est, sur une longueur de 1,600 pieds.

A la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

PORT-ELGIN.

Est dans le comté de Bruce et à 24 milles au nord de Kincardine.

Un contrat a été passé pour la construction d'un éperon s'étendant depuis la jetée de débarquemment actuelle jusqu'à une distance de 300 pieds, pour arrêter la marche du sable qui tend à diminuer l'eau dans le port, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

Du 1er juillet au 11 août, le dragueur *Challenge* a été occupé à creuser le port entre le dock et le brise-lames. Il a repris les travaux le 16 mai, et enleva une accumulation de sable qui avait été charriée dans le port près du quai, terminant les travaux le 1er juin 1887.

PORT-HOPE.

Sur la rive nord du lac Ontario, à 8 milles à l'ouest de Cobourg.

Une partie de la charpente supérieure de la jetée ouest a été reconstruite, et de la pierre et du bois ont été placés dans et sur le brise-lames sur une distance de 100 pieds.

Le dragueur *Ontario* a été employé pendant une partie de l'exercice financier à creuser le port et le long du brise-lames.

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

Cette rivière coule à travers le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire.

Des ouvrages de protection en pilotis ont été construits de chaque côté de la rivière à son embouchure.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre à l'ouest de Port-Arthur.

Le creusement de la rivière jusqu'au grand élévateur et aux quais a été poussé pendant la saison d'été, et lorsque ce chenal sera terminé, les grands navires n'auront aucune difficulté à se rendre jusqu'à Fort-William.

RIVIÈRE OTTAWA—NARROWS EN AMONT DE PEMBROKE.

Le dragage a été fait du 20 septembre au 16 novembre dans la rivière Ottawa, en aval de l'embouchure de la rivière Pétéwawa.

Pendant ce temps 540 verges cubes de cailloux et 75 de roc ont été enlevées. Quinze bouées ont aussi été mises en position.

RIVIÈRE RIDEAU.

Un mur de revêtement de 540 pieds de long a été construit sur le côté ouest de la rivière pour protéger les propriétés qui étaient annuellement endommagées par les inondations du printemps.

JETÉE DE LA RIVIÈRE SAUGEEN.

Cette jetée est située à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron au village de Southampton.

Un contrat a été fait pour la reconstruction d'une longueur de 544 pieds de la charpente supérieure de la vieille jetée, et la construction d'un caisson additionnel de 100 pieds de long.

A la fin de l'exercice ces ouvrages étaient presque terminés.

SOUTHAMPTON.

Dans le comté de Bruce, est situé sur la rive est du lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia.

Le dragage commencé l'an dernier au quai du débarcadère a été terminé par le dragueur *Challenge*.

SUMMERSTOWN.

Summerstown, comté de Glengarry, est situé sur la rive nord du lac Saint-François, à 10 milles en aval de Cornwall.

On a terminé le creusement du chenal principal depuis le Saint-Laurent jusqu'aux quais du village.

THORNBURY.

Thornbury, comté de Grey, est à 13 milles de Collingwood, et situé sur la baie Georgienne.

Une rangée de pilotis a été enfoncée à partir de l'extrémité intérieure de la jetée dans une direction sud-ouest pour empêcher la plage d'être rongée par l'eau.

Le dragueur *Challenge* a travaillé dans le port pour couper la batture entre le quai et le brise-lames.

TORONTO.

Le port de Toronto, formé par l'île Toronto, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 161 milles de Kingston.

Dans le cours de l'année on a placé une nouvelle quantité de grosses pierres aux endroits exposés du brise-lames de l'île.

MANITOBA.

LA RIVIÈRE ROUGE.

Cette rivière se jette dans la partie sud du lac Winnipeg.

Le dragueur du département a été occupé durant l'année sur la batture du lac Winnipeg, et aux fourches de la rivière.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

La cause des dépenses faites sur cette rivière est l'enlèvement des cailloux et des battures de sable qui obstruent le chenal de la branche nord, entre Edmonton et les Fourches. Il reste, cependant, encore beaucoup à faire.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'honorable J. W. Trutch, agent du Canada dans la Colombie-Britannique, imprimé dans un autre endroit de ce volume, contient une description des travaux exécutés sous sa direction.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le bassin a été terminé et est maintenant prêt à recevoir les navires.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Pointe Fortune,	Comté de King.	I. P.-E.
Georgetown,	do	do
Port Murray,	do	do
Brae,	Comté de Prince.	do
New London,	do	do
Pownal Bay,	Comté de Queen.	do
Creek des Neuf Milles,	do	do
North Rustico,	do	do

Bayfield,	Comté d'Antigonish.,	N.-E.
Tracadie,	do	do
Anse Cribbens,	do	do
Anse McNair,	do	do
Anse du Castor,	Comté du Cap-Breton.	do
Marstown,	Comté de Colchester.	do
Weymouth,	Comté de Digby.	do
Digby,	do	do
Sheet Harbour,	Comte de Halifax.	do
Bedford Basin,	do	do
West Bay,	Comté d'Inverness.	do
Indian Point,	do	do
Judique,	do	do
Mabou Mines,	do	do
Little Judique,	do	do
Hall's Harbour,	Comté de King.	do
Horton,	do	do
Mordant,	do	do
Gold River,	Comté de Lunenburg.	do
Ile Tancook,	do	do
Ile La Have,	do	do
Brooklyn,	Comté de Queen.	do
Summerville,	do	do
Lower D'Escousse,	Comté de Richmond.	do
Port Richmond,	do	do
Points Port,	do	do
Ile Saint-Pierre,	do	do
Little Narrows,	Comté de Victoria.	do
White Point,	do	do
Eel Lake,	Comté de Yarmouth.	do
Argyle Sound,	do	do
Pinkney's Point,	do	do
Chebogue Head,	do	do
Rivière Moser,	do	do
Barachois,	do	do
Rock Point,	do	do
Elm Tree River,	Comté de Kent.	N.-B.
Dalhousie,	Comté de Ristigouche	do
Grand Falls,	do	do
Dipper Harbour,	Comté de Saint-Jean.	do
Rivière Noire,	do	do
Quaco,	do	do
Rivière Saint-Louis,	Comté de Beauharnois,	Québec.
Berthier (*en haut*),	Comté de Berthier.	do
L'Anse aux Gascons,	Comté de Bonaventure.	do
Sainte-Anne de la Pérade,	Comté de Champlain.	do
Les Eboulements,	Comté de Charlevoix.	do
Cap Chatte,	Comté de Gaspé	do
House Harbour,	do	do
Sainte-Adelaïde de Pabos,	do	do
Sainte-Anne des Monts,	do	do
Saint-Godfroi,	do	do
Pointe-Claire,	Comté de Jacques-Cartier.	do
Sainte-Anne de Bellevue,	do	do
Kamouraska,	Comté de Kamouraska.	do
Laprairie,	Comté de Lapraire.	do

Rivière des Prairies,	Comté de Laval,	Québec.
Sault au Récollet,	do	do
Rivière du Loup (*en haut*),	Comté de Maskinongé.	do
Saint-Joachim,	Comté de Montmorency.	do
Rivière du Lièvre,	Comté d'Ottawa.	do
Rapide des Chenaux, (Rivière Ottawa).		do
Sainte-Anne de Sorel,	Comté de Richelieu.	do
Trois-Rivières,	Comté de Saint-Maurice.	do
Cacouna,	Comté de Témiscouata.	do
Pointe-aux-Pères,	do	do
Ile Verte,	do	do
Rivière Madawaska,	do	do
Trois-Pistoles,	do	do
Cascades,	Comté de Vaudreuil.	do
Ile Perrot,	do	do
Vaudreuil,	do	do
Rivière Saint-Maurice,		do
Port Arthur,	Comté d'Algoma.	Ontario.
Kincardine,	Comté de Bruce.	do
Oliphant,	do	do
Pointe Read,	do	do
Southampton,	do	do
Wiarton,	do	do
Rivière Rideau,	Comté de Carleton.	do
Port-Granby,	Comté de Durham.	do
Port-Hope,	do	do
Creek Jeannette,	Comté d'Essex.	do
Kingsville,	do	do
Portsmouth,	Comté de Frontenac.	do
Owen-Sound,	Comté de Grey.	do
Goderich,	Comté de Huron.	do
Port-Albert,	do	do
Baie Mitchell,	Comté de Kent.	do
Rivière Thames,	do	do
Rondeau,	do	do
Petit Lac,	Comté de Prince-Edouard.	do
Rivière Nation,		do
Rivière Assiniboine,		Man.
Rivière Rouge—Rapide Saint-André,		do
Selkirk-Ouest,		do
West Slough—près Selkirk-Ouest,		do
Rivière à l'Arc—à Calgary,		T. N.-O.
Rivière du Coude do		do
Rivière Saskatchewan,		do

DRAGAGE.

LE "ST. LAWRENCE."

Le 13 juillet 1886, ce dragueur était employé à la tête du Bras Nord-Ouest, port d'Halifax, à creuser le chenal jusqu'à une profondeur de 16 pieds à marée basse. Les travaux cessèrent le 15 juillet, après qu'il eût enlevé une nouvelle quantité de 3,850 verges cubes de vase et de cailloux.

Le dragueur travailla ensuite au quai Cunard, port d'Halifax, jusqu'au 21 juillet, enlevant 1,400 verges cubes de vase et de vieilles pièces de bois. Pour ces travaux, les messieurs Cunard ont payé $300, qui ont été placées au crédit du receveur général.

Le 2 août, le *St. Lawrence* arriva à Cocagne, comté de Kent, N.-B., et ouvrit un chenal d'une profondeur de 14 pieds; le 25 août, 12,600 verges cubes de sable, d'argile et de coquillages avaient été enlevées.

Le 31 août, le dragueur commença ses opérations à la Petite Baie des Glaces, Cap-Breton, N.-E, améliorant l'entrée du port, mais il a perdu beaucoup de temps à cause du mauvais temps. Le 5 octobre il avait enlevé 4,025 verges cubes d'argile, de pierre, de vase, etc.

Le 8, le dragueur arriva à Pictou et prit ses quartiers d'hiver sur la cale marine.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 21,875 verges cubes, à raison de 37 $\frac{86}{100}$ centins par verge.

Le dragueur fut peinturé et nettoyé, et des réparations ont été faites aux godets, à la machine et à la chaudière.

LE "CANADA."

Au commencement de l'exercice travaillait à Yarmouth, N.-E., pour améliorer le chenal près des Rochers de Howard et en avant des quais, et le 8 août il commença à enlever la pointe à l'endroit appelé *The Crotch*, et continua ses opérations jusqu'au 30 septembre, enlevant pendant ce temps 10,485 verges cubes de sable, vase et vieux pilotis, en formant une tranchée de 60 pieds de largeur, de 14 pieds de profondeur à marée basse, jusqu'à environ la moitié de la pointe. Le dragueur se rendit alors à Saint-Jean, N.-B., et prit ses quartiers d'hiver.

Le 25 juin le *Canada* reçut ordre de retourner à Yarmouth, et à la fin de l'exercice il avait enlevé une nouvelle quantité de 480 verges cubes de matières.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice financier s'est élevée à 10,965 verges cubes, à raison de 73 $\frac{97}{100}$ centins par verge cube.

Un nouveau pont, des pavois, etc., ont été posés au dragueur, les cabines et les chambres ont été lambrissées de nouveau et peinturées. Les machines, chaudière et condensateur ont été remis en parfait ordre. De nouveaux tambours et arbres de tambours ont été installés pour en recevoir de nouveaux.

La somme de $7.70 a été produite par la vente des vieux bateaux et portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "NEW DOMINION."

Au commencement de l'exercice ce dragueur était occupé à ouvrir un chenaé dans la baie de Bellisle, comté de King, N-B., jusqu'au quai public, et a continul ses opérations jusqu'au 28 septembre, date à laquelle il avait enlevé 28,035 verges cubes de sable et d'argile.

Le 3 octobre il a commencé les opérations au Grand-Lac, comté de Queen, pour ouvrir un chenal. Le 29 octobre le dragueur avait enlevé 9,555 verges cubes d'argile et de sciure de bois, et le matériel fut transporté à Indiantown.

Des travaux ont été faits aux moulins de MM. Millar et Woodman, à Millford, comté de Saint-Jean, N.-B, du 1er au 23 novembre, ayant pour résultat l'enlèvement de 9,275 verges cubes de vase, de cendre et d'écorce.

Le 29 novembre, les opérations furent commencées aux moulins de Hayford et Stetson, à Indiantown, et le 21 décembre 8,015 verges cubes d'argile, d'écorce, de copeaux et de billots avaient été enlevées

De cette date au 8 janvier, le dragueur a enlevé 450 verges cubes le long du quai international pour les bateaux à vapeur à Saint-Jean, et à cette dernière date il a été mis en hivernement à Carleton.

Le 28 juin il a repris ses opérations à la Baie Bellisle, et à la fin de l'exercice il avait enlevé une nouvelle quantité de 1,510 verges cubes.

Le matériel a subi les réparations nécessaires durant l'hiver.

Pendant l'année ce dragueur a enlevé une quantité totale de 56,840 verges cubes, à raison de 11·75 centins par verge cube.

La somme de $348.36 reçue pour ouvrage fait pour MM. Millar et Woodman, et MM. Hayford et Stetson, a été placée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "CAPE BRETON."

Au commencement de l'exercice le dragueur était occupé à améliorer le chenal près des quais de Granton, comté de Pictou, N.-E., y travaillant jusqu'au 14 juillet et enlevant 2,125 verges cubes de vase.

Les travaux d'amélioration du chenal à Tatamagouche, comté de Colchester, N.-E., ont été repris, et le 27 septembre 14,255 verges cubes de vase et de sable avaient été enlevées et un étroit chenal coupé à travers la batture.

Le dragueur a pris ses quartiers d'hiver à Pictou le 4 octobre, pour y subir les réparations nécessaires.

La quantité totale de matières draguées pendant l'année a été de 16,350 verges cubes, à raison de 43·36 centins par verge cube.

La somme de $69.20 a été reçue par la vente de charbon, zinc, vieux fer, etc., et portée au crédit du receveur général.

LE "PRINCE EDWARD."

A la fin du dernier exercice ce dragueur travaillait dans le port de Tignish, comté de Prince, et a continué jusqu'au 25 septembre 1886, et à cette date il avait enlevé 6,137 verges cubes d'argile, de sable et de roc, à raison de $1.01 par verge cube.

L'outillage passa l'hiver à Cascumpec, et a été réparé où c'était nécessaire.

La somme de $4 a été reçue par la vente du vieux poële de cuisine et placée au crédit du receveur général.

LE "GEO. M'KENZIE."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était occupé à améliorer l'entrée du port de Chéticamp, et le 25 août il avait ouvert un chenal de 45 pieds de large et 13 pieds de profondeur à l'eau basse, par l'enlèvement de 12,990 verges cubes de sable, de gravois et de tuf.

Le 10 septembre, après un rude passage pendant lequel il perdit deux chalands, le dragueur commença les opérations à la Baie d'Aspy, comté de Victoria, et l'eau étant peu profonde à l'entrée du port, on n'a pu employer de remorqueur et les chalans ont dû être manœuvrés à la main, ce qui occasionna une perte de temps considérable.

Le 4 octobre 3,820 verges cubes de sable avaient été enlevées et le dragueur et son outillage ont pris leurs quartiers d'hiver, et autant que possible, on leur a fait subir les réparations nécessaires.

Le dragueur a enlevé une quantité totale de 16,810 verges cubes pendant l'année, à raison de 41·09 centins par verge cube.

LE "CHALLENGE."

Le 1er juillet 1886, le dragueur était à Port Elgin, lac Huron, à ouvrir un chenal à travers une batture entre le quai et le brise-lames jusqu'à une profondeur de 12 pieds, enlevant 13,285 verges cubes d'argile et de sable.

Le dragueur travailla alors une journée à Southampton, enlevant 420 verges cubes d'argile et de roche, et le 18 il arriva à Lion's-Head, baie Georgienne, où il travailla jusqu'au 15 septembre, coupant un chenal de 175 pieds de long, de 130 pieds de large et 14 pieds de profondeur, à travers une batture en arrière du brise-lames, 7,020 verges cubes de gravois ayant été enlevées.

L'outillage fut alors mené à Thornbury, comté de Grey, et ouvrit un chenal dans la batture qui se trouve entre le quai et le brise-lames, enlevant 8,820 verges cubes de cailloux, de gravois et de sable.

Le 27 octobre, l'outillage fut mené à Collingwood pour y passer l'hiver.

Les réparations nécessaires ont été exécutées, le remorqueur du dragueur et les chalans partirent pour Port-Elgin le 16 mai et travaillèrent dans le port jusqu'au 1er juin, enlevant 5,820 verges cubes de sable qui s'était accumulé dans le voisinage du quai.

Le dragueur fut alors mené à Kincardine et commença ses opérations le 2 juin pour ouvrir un chenal à partir des ateliers de la fabrique de sel jusqu'à l'eau profonde dans le lac, enlevant 4,380 verges cubes de sable.

Le nombre total de verges cubes draguées pendant l'année s'est élevé à 43,675 verges, à raison de $12\frac{9}{10}$ centins par verge cube.

LE "NIPISSING."

Le premier juillet 1886, le dragueur travaillait à Summerstown, comté de Glengary, Ontario, et y resta jusqu'à la clôture de la navigation, à travailler depuis le chenal principal du Saint-Laurent jusqu'aux quais du village, et enlevant 29,115 verges cubes de tuf, de cailloux, d'argile, de pierre et de sable.

Le 21 mai 1887, l'outillage quitta Ottawa, où il avait passé l'hiver et avait été réparé, et arriva à Saint-Antoine, rivière Richelieu, où il commença à redresser et creuser jusqu'à 9 pieds le chenal tortueux entre l'île et la rive ouest. A la fin de l'exercice financier le dragueur travaillait encore à ces travaux et avait enlevé 6,450 verges cubes de tuf, de cailloux, d'argile et de pierres.

La quantité totale draguée dans le cours de l'année s'est élevée à 35,565 verges cubes, à raison de $20\frac{3}{4}$ cents par verge.

"L'ONTARIO."

A la fin de l'exercice financier, ce dragueur travaillait à Cobourg, lac Ontario, creusant le port en dedans des jetées, et le bassin jusqu'à une profondeur générale de 15 pieds et jusqu'à 17 pieds le long de la jetée ouest; la quantité totale de matières enlevées s'élevait à 13,740 verges cubes d'argile, de sable et de pierre.

Le 7 août, l'outillage fut mené à Port-Hope et commença les opérations dans le port, creusant jusqu'à 11 pieds à l'extrémité intérieure et jusqu'à 16 pieds à l'extrémité extérieure du brise-lames. D'autres parties du port ont aussi été creusées. Le montant de matières draguées a été de 31,800 verges cubes de sable et 1,200 verges d'argile.

Le 23 octobre l'outillage fut mené à Cobourg et placé en hivernement, où il subit les réparations nécessaires ordinaires.

Le 2 mai, les travaux furent repris dans le bassin, port de Cobourg, une nouvelle quantité de 15,540 verges cubes de sable ayant été enlevée.

Le 22 juin le dragueur reprit les opérations à Port-Hope, enlevant une batture qui s'était formée au large de l'entrée du port, et à la fin de l'exercice il y travaillait encore, donnant une profondeur de 21 pieds, et avait enlevé 1,740 verges cubes de sable fin mouvant.

Ce dragueur a enlevé pendant l'année un quantité totale de 64,020 ve[illegible] cubes, à raison de $7\frac{2}{3}$ cents par verge cube.

LE "QUEEN."

Le 1er juillet, ce dragueur était occupé à compléter le chenal à la rivière à la Graisse, comté de Vaudreuil, et à former un bassin pour tourner les navires au quai à Rigaud, et les travaux se terminèrent le 9 août, époque à laquelle 6,834 verges cubes d'argile et de sable avaient été enlevées.

Les opérations furent ensuite reprises à Vaudreuil dans le chenal commencé auparavant, et le 16 septembre 5,019 verges cubes d'argile avaient été enlevées. La profondeur obtenue a été de 9 pieds.

Du 16 septembre au 23 octobre, le "Queen" était occupé à draguer un chenal à travers la barre à l'entrée de l'embouchure de la rivière du Loup (en haut) jusqu'à 6 pieds de profondeur, et 6,424 verges cubes d'argile, de sable et de vase avaient été enlevées.

Le 29 octobre le dragueur arriva à Sainte-Anne de Bellevue, comté de Jacques-Cartier, et enleva 861 verges cubes de cailloux, de gravois, d'argile et de pierres autour du quai public.

Le 10 novembre, l'outillage fut remorqué à Ottawa, où il passa l'hiver et subit les réparations ordinaires.

Le 23 mai le dragueur partit pour Laprairie, y arrivant le 26, et à partir de cette date jusqu'à la fin de l'exercice travaillait sur une batture entre le nouveau et l'ancien chenal, donnant une profondeur de 7 pieds d'eau et enlevant 3,316 verges cubes d'argile et de pierre.

Le montant total de matières draguées pendant l'année a été 22,454 verges cubes, à raison de $34\frac{21}{32}$ centins par verge cube.

LE "SAINT-LOUIS."

Le 4 juillet, ce dragueur fut mené à Summerstown, comté de Glengarry, Ontario, où il travailla jusqu'au 30 octobre à creuser le chenal principal à partir du Saint-Laurent jusqu'aux quais du village, et pendant cette époque il enleva 12,425 verges cubes d'argile.

Le dragueur fut alors mené à Ottawa et placé en quartiers d'hiver. Dans le cours du printemps la cabine fut reconstruite, des boute-hors plus forts furent installés et le pont ainsi que le mécanisme furent complètement examinés.

La quantité totale d'ouvrage fait pendant l'année par ce dragueur a été de 12,425 verges cubes, à raison de $28\frac{7}{16}$ centins par verge.

LE "WINNIPEG."

Au commencement de l'exercice financier ce dragueur était occupé à élargir la tranchée à travers la batture à l'embouchure de la rivière Rouge dans le lac Winnipeg, et à l'achèvement de ces travaux l'outillage fut mené aux "Fourches" et une seconde tranchée fut pratiquée à travers la barre qui bloquait l'entrée de la branche ouest.

Le 31 octobre les travaux furent terminés et l'outillage mis en quartiers d'hiver dans la fondrière ouest près de West-Selkirk, où les réparations nécessaires ont été faites.

La quantité totale de matières enlevées par ce dragueur pendant l'année a été de 64,400 verges cubes.

LE "DREDGER" C.-B.

Les opérations de ce dragueur pendant l'exercice sont données en détail dans le rapport de l'honorable J. W. Trutch.

LE "BATEAU EXCAVATEUR."

Les détails des opérations de ce bateau se trouvent dans le rapport de l'honorable J. W. Trutch.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
do cuiller *New Dominion* et 6 chalans.
do do *Cape Breton* et 5 chalans.
do do *Prince Edward* et 6 chalans.
do do *George McKenzie* et 3 chalans.

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalans.
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Denis.*
do do *Saint-Louis* et 2 chalans.
Le bateau de levage *Baillairgé.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Au Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans et le remorqueur *Sir Hector.*
Le dragueur à godets *Priestman.*

A la Colombie-Britannique.

Un dragueur à godets et 6 chalans, et le remorqueur à vapeur *Georgie.*
Le bateau extracteur.

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	508 33	508 33	508 33	381 77	207 33	207 33	207 33	207 33	207 33	394 96	396 08	101 50	3,835 95
Houille	95 00	120 00	367 83	39 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	622 83
Vivres	452 18	33 84	211 20	113 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	811 07
Approvisionnem'nts	.....	.....	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 28	19 53
Equipement	.....	45 50	16 58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82 25	.....	144 33
Eau	7 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 25
Réparations	45 58	.....	.....	.....	.....	143 75	.....	566 49	.....	319 03	.....	233 55	1,308 40
Pilotage	145 70	55 00	55 00	115 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	370 70
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	530 22	.....	.....	530 22
Menues dépenses	10 52	2 98	22 50	6 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 59	5 85	52 88
Totaux	1,265 56	765 65	1,193 69	656 06	207 33	351 08	207 33	773 82	207 33	1,244 21	482 02	348 18	7,703 16
Frais d'exploitation	1,219 98	765 65	1,193 69	656 06	207 33	207 33	207 33	.....	.....	.....	238 67	.....	4,696 04
Réparat. ordinaires.	15 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 86
do " extraord...	29 72	.....	.....	.....	.....	143 75	.....	773 82	207 33	1,244 21	244 25	348 18	2,991 26
Totaux	1,265 56	765 65	1,193 69	656 06	207 33	351 08	207 33	773 82	207 33	1,244 21	482 92	348 18	7,703 16

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"CANADA."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	355 33	355 33	355 33	263 23	192 33	192 33	192 33	192 33	220 33	1,371 19	784 70		4,474 76
Houille	186 51	185 14	158 78										530 43
Vivres	339 61	49 45	196 15				3 71						588 90
Approvisionnem'nts	8 70										41 69		50 39
Equipement	50 00	174 56	10 72									75 90	311 18
Eau				4 84									4 84
Réparations	54 20		156 31	72 46	495 72		64 03	63 16		87 20		419 13	1,412 21
Pilotage	58 00	32 00	52 00										142 00
Quaiage											50 00		50 00
Menues dépenses	37 47			16 42							15 90		69 79
Totaux	1,089 82	796 48	929 27	356 95	688 05	192 33	260 07	255 49	220 33	1,458 39	892 29	495 03	7,634 50
Frais d'exploitation.	1,035 62	796 48	772 96	284 49	192 33	192 33	196 04				281 33		3,751 58
Réparat. ordinaires.	54 20			72 46									126 66
do extraordin.			156 31		495 72		64 03	255 49	220 33	1,458 39	610 96	495 03	3,756 26
Totaux	1,089 82	796 48	929 27	356 95	688 05	192 33	260 07	255 49	220 33	1,458 39	892 29	495 03	7,634 50

"NEW DOMINION."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	497 75	494 50	494 50	494 50			327 25	147 50	157 50	326 25	636 88		3,576 63
Houille	35 00	175 00	72 00										282 00
Vivres		2 45	20 90	3 90								52 31	79 56
Equipement	4 34										50 60	30 00	84 94
Réparations			94 40		105 00			99 75				551 24	850 39

[1887]

Remorquage..........	304 00	312 00	216 00	451 00									1,283 00
Quaiage..............												40 00	40 00
Totaux..	841 09	983 95	897 80	949 40	105 00		327 25	247 25	157 50	326 25	687 48	673 55	6,196 52
Frais d'exploitation.	841 09	983 95	803 40	949 40			327 25				50 60		3,955 69
Réparat.extraordin..			94 40		105 00			247 25	157 50	326 25	636 88	678 55	2,240 83
Totaux	841 09	983 95	897 80	949 40	105 00		327 25	247 25	157 50	326 25	687 48	673 55	6,196 52
"CAPE BRETON."													
Gages..............	472 22	494 50	494 50	256 29	155 00	157 50	155 00	153 00	159 69	226 87	303 94		3,028 51
Houille............	75 66		38 25										113 91
Approvisionnem,nts		120 20	48 01										168 21
Equipement...........	6 40		10 30								51 06		67 76
Eau..................	28 38	39 70	33 20										101 28
Réparations	59 92		6 85	4 50				54 95				57 12	183 34
Remorquage..........	355 00	637 50	860 00	870 00								9 00	2,731 50
Quaiage..............			8 50										8 50
Totaux..........	997 58	1,291 90	1,499 61	1,130 79	155 00	157 50	155 00	207 95	159 69	226 87	355 00	66 12	6,403 01
Frais d'exploitation.	937 66	1,291 90	1,499 61	1,126 29	155 00	157 50	155 00				206 06		5,529 02
Réparat.ordinaires..	59 92			4 50									64 42
do extraordin.								207 95	159 69	226 87	148 94	66 12	809 57
Totaux.........	997 58	1,291 90	1,499 61	1,130 79	155 00	157 50	155 00	207 95	159 69	226 87	355 00	66 12	6,403 01

7—6½

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"PRINCE EDWARD."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	511 50	518 50	500 50	300 97	155 00	157 50	155 00	150 00	157 50	155 00	155 00		2,916 47
Houille	9 00	118 80		16 25									144 05
Approvisionnem'nts	90 53												90 53
Equipement	210 00												210 00
Eau	80 12		74 08		34 31								138 51
Réparations		74 46	500 00		33 33			49 20			106 86		763 85
Pilotage					50 00								50 00
Remorquage	525 00		250 00		479 00								1,254 00
Menues dépenses				6 00	3 00		42 03						51 53
Totaux	1,426 15	711 76	1,324 58	323 22	755 14	157 50	197 03	199 20	157 50	155 00	261 86		5,668 94
Frais d'exploitation.	1,426 15	637 30	824 58	323 22	721 81	157 50	197 03				155 00		4,442 59
Réparat. extraordin.		74 46	500 00		33 00			199 20	157 50	155 00	106 86		1,226 35
Totaux	1,426 15	711 76	1,324 58	323 22	755 14	157 50	197 03	199 20	157 50	155 00	261 86		5,668 94

"GEO. McKENZIE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	497 75	463 71	614 04	277 02	155 00	157 50	155 00	150 00	157 50	191 25	161 25		2,980 02
Houille			42 00	10 00									52 00
Approvisionnem'nts		59 03									157 39		216 42
Eau	89 50	12 00	15 00										116 50
Réparations	67 33	455 17	27 33	24 49		25 28				37 20			636 80

[1887]

Remorquage	460 70	1,408 40	350 10	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2,219 20
Quaiage	20 00	......	......	10 00	19 20	......	......	......	......	......	......	......	49 20
Menues dépenses	......	......	......	20 98	......	......	......	......	......	......	......	......	20 98
Totaux	1,135 28	2,398 31	1,018 47	342 49	174 20	182 78	155 00	150 00	157 50	228 45	318 61	......	6,291 12
Frais d'exploitation	1,067 95	1,943 14	1,025 07	318 00	174 20	157 50	155 00	......	......	......	161 25	......	4,998 18
Réparat. ordinaires	......	......	3 93	24 49	......	......	......	......	......	......	......	......	28 42
do extraordin.	67 33	455 17	23 40	......	......	25 28	......	150 00	157 50	228 45	157 39	......	1,261 52
Totaux	1,135 28	2,398 31	1,048 47	342 49	174 20	182 78	155 00	150 00	157 50	228 45	318 64	......	6,291 12

"CHALLENGE."

Gages	393 39	437 69	479 12	375 00	30 00	30 00	20 00	30 00	30 00	148 32	351 70	428 10	2,763 32
Houille	......	87 30	......	110 83	......	......	......	......	......	......	194 79	472 15	865 07
Bois	2 00	31 75	58 50	71 50	......	......	......	......	......	......	......	4 25	168 00
Vivres	100 00	101 00	100 00	101 00	......	......	......	......	......	......	79 97	100 00	581 97
Approvisionnem'nts	66 78	18 53	3 70	4 05	......	......	......	......	......	......	31 56	28 75	153 37
Equipement	......	......	......	1 50	......	......	3 90	......	......	......	106 80	6 75	118 95
Réparations	15 30	1 93	......	......	......	106 43	......	......	......	......	486 05	20 60	630 31
Pilotage	......	25 00	......	......	......	......	......	......	......	......	40 00	......	65 00
Remorquage	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	155 00	......	155 00
Menues dépenses	8 60	61 58	38 20	2 75	......	......	......	......	14 59	2 75	3 75	......	132 22
Totaux	586 07	764 78	679 52	666 63	30 00	136 43	33 90	30 00	44 59	151 07	1,449 62	1,060 60	5,633 21
Frais d'exploitation	570 77	762 85	679 52	666 63	30 00	30 00	33 90	30 00	44 59	151 07	963 57	1,040 00	5,002 90
Réparat. ordinaires	15 30	1 93	......	......	......	......	......	......	......	......	128 94	20 60	166 77
do extraordin.	......	......	......	......	......	106 43	......	......	......	......	357 11	......	463 54
Totaux	586 07	764 78	679 52	666 63	30 00	136 43	33 90	30 00	44 59	151 07	1,449 64	1,050 60	5,633 21

[1887]

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"NIPISSING."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janv.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	390 00	435 62	390 00	413 23	299 00					262 62	323 26	392 50	2,906 23
Houille	267 75	33 36	267 75								109 14	34 05	712 05
Bois	3 00			54 00	141 38							3 00	201 38
Vivres	104 07	100 00	100 00	101 10	76 67						47 61	100 00	629 45
Approvisionnem'nts	62 21	29 71		4 85							22 41	34 60	153 78
Equipement	2 94	3 00	21 55	18 00	19 50						115 95	12 50	193 44
Réparations	180 84	88 61	134 53	133 06	388 53	33 06	8 19		220 43		778 01	8 88	1,974 14
Pilotage												20 00	20 00
Remorquage			51 00								79 75		130 75
Menues dépenses	11 95	131 15	36 86	111 80	51 30				10 87			100 00	453 93
Totaux	1,022 76	821 45	1,001 69	8:6 04	976 38	33 06	8 19		231 30	262 62	1,476 13	705 53	7,375 15
Frais d'exploitation.	841 92	732 84	867 16	702 98	587 85				10 87	262 62	698 12	696 65	5,401 01
Réparat. ordinaires.	180 84	88 61	98 43	38 90	4 25		8 19					8 88	428 10
do extraordin.			36 10	64 16	384 28	33 06			220 43		778 01		1,546 04
Totaux	1,022 76	821 45	1,001 69	836 04	976 38	33 06	8 19		231 30	262 62	1,476 13	705 53	7,375 15

[1887]

"ONTARIO."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janv.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	395 00	395 00	391 67	395 00	30 25	30 00	30 00	30 00	30 00	186 32	416 13	395 00	2,724 37
Houille		666 78									400 00	100 00	1,166 78
Vivres	100 00	100 00	100 00	100 00							96 45		496 45
Approvisionnem	74 06	12 21	17 36	6 58						23 08	62 81	15 74	211 84
Equipement		19 00	42 90										61 90
Reparations	48 15	40 32	6 50	63 00						8 08			166 05
Menues dépenses	103 09	1 45	1 25						10 75	34 30	1 38		152 22
Totaux	720 30	1,234 76	559 63	564 58	30 25	30 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,979 61

Frais d'exploitation.	672 15	1,194 44	553 18	501 58	30 25	30 00	30 00	30 00	40 75	243 70	976 77	510 74	4,813 56
Réparat. ordinaires.	48 15	40 32	6 50	63 00	....	....	....	....	....	8 08	....	....	166 05
Totaux........	720 30	1,234 76	559 68	564 58	30 25	30 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,979 61

"QUEEN."

Gages..............	391 61	361 29	369 17	447 09	188 67	....	....	....	....	....	281 07	314 42	2,353 32
Houille..............	225 54	205 30	97 83	29 10	192 41	....	....	....	....	....	146 26	....	896 44
Bois..............	2 00	13 00	16 92	69 00	....	....	....	....	....	....	....	....	100 92
Provisions..........	107 81	96 00	104 16	101 69	51 61	....	....	....	....	....	58 31	91 72	611 30
Approvisionnem.....	52 98	46 96	17 91	5 28	24 60	....	....	....	....	....	33 55	1 99	183 27
Equipement..........	....	6 22	9 60	....	....	....	....	....	....	....	87 85	69 67	173 34
Réparations..........	104 37	1 75	28 05	35 20	2 10	....	100 62	....	....	294 25	973 38	159 06	1,678 78
Pilotage..............	8 00	8 00	22 81	....	....	....	....	....	....	....	....	....	38 81
Touage..............	....	....	....	10 00	....	....	....	....	....	....	....	....	10 00
Menues dépenses....	270 00	200 00	280 00	319 10	181 25	....	....	....	....	....	176 83	310 25	1,737 43
Totaux.........	1,162 31	938 52	946 45	1,016 46	640 64	....	100 62	....	....	294 25	1,757 25	927 11	7,783 61
Frais d'exploitation.	1,057 94	936 77	918 40	981 26	638 54	....	....	....	....	....	783 87	788 05	6,104 83
Réparat. ordinaires.	104 37	1 75	28 05	30 20	2 10	....	....	....	....	....	51 92	49 00	267 39
do extraordin	....	....	....	5 00	....	....	100 62	....	....	294 25	921 46	90 06	1,411 39
Totaux.........	1,162 31	938 52	946 45	1,016 46	640 64	....	100 62	....	....	294 25	1,757 25	927 11	7,783 61

"ST. LOUIS."

Gages..............	454 85	385 18	466 37	414 80	119 16	....	....	....	....	....	....	271 53	2,112 29
Houille..............	179 30	....	119 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	298 30
Bois..............	....	....	....	....	3 50	....	....	....	....	....	....	....	3 50
Provisions..........	30 00	30 00	30 00	30 00	20 00	....	....	....	....	....	36 98	....	176 98
Approvisionnement	62 99	18 89	....	7 42	7 20	....	....	....	....	....	19 42	....	115 92
Equipement..........	33 10	....	19 00	7 50	....	....	....	....	....	....	34 20	....	93 80
Réparations..........	41 53	....	33 96	17 85	....	30 15	....	....	....	....	....	431 42	554 91
Pilotage..............	....	....	....	....	20 00	....	....	....	....	....	....	....	20 00
Touage..............	....	....	....	....	14 00	....	....	....	....	....	....	....	14 00
Menues dépenses....	36 70	....	100 00	6 00	....	....	....	....	....	....	3 50	....	146 20
Totaux.........	838 47	434 07	768 33	483 57	184 36	30 15	....	....	....	....	94 10	702 95	3,536 00
Frais d'exploitation.	796 94	434 07	734 37	465 72	184 36	....	....	....	....	....	91 10	271 53	2,931 09
Réparat. ordinaires.	....	....	33 96	17 85	....	....	....	....	....	....	....	19 92	71 73
do extraordin	41 53	....	....	....	....	30 15	....	....	....	....	....	411 50	483 18
Totaux.........	838 47	434 07	768 33	483 57	184 36	30 15	....	....	....	....	91 10	702 95	3,536 00

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année expirée le 30 juin 1887.

"ST. LAWRENCE."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes.
Cailloux, billots et cailloutis	350	......	575	250	......	......	......	......	......	......	......	......	1,175
Argile et coquillages	......	7,600	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	7,600
Argile et pierre	......	......	1,300	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1,300
Sable, ordinaire	......	5,000	100	......	......	......	......	......	......	......	......	......	5,100
Vase	4,900	......	1,000	800	......	......	......	......	......	......	......	......	6,700
Totaux	5,200	12,600	2,975	1,050	......	......	......	......	......	......	......	......	21,875

"CANADA."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Vieux pilots	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	180	180
Argile	1,170	3,240	4,140	......	......	......	......	......	......	......	......	300	8.850
Argile et pierre	1,305	630	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1,935
Totaux	2,475	3,870	4,140	......	......	......	......	......	......	......	......	480	10,965

"NEW DOMINION."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile	5.180	5,686	3,150	4,778	595	......	350	......	......	......	......	755	20,496
Sable, ordinaire	5,180	5,687	3,150	......	......	......	......	......	......	......	......	755	14,772
Vase, bran de scie et cendre	......	......	......	4,777	9,485	7,310	......	......	......	......	......	......	21,572
Totaux	10,360	11,375	6,300	9,555	10,080	7,310	350	......	......	......	......	1,510	56,840

[1887]

"CAPE BRETON."

Tuf		946											946
Sable ordinaire	95	4,361	1,691										6,147
Vase	4,595	828	3,834										9,257
Totaux	4,690	6,135	5,525										16,350

"PRINCE EDWARD."

Tuf et roc	1,287	2,500											3,787
Argile	275	63	1,625										1,963
Sable ordinaire	325	62											387
Totaux	1,887	2,625	1,625										6,137

"GEO. McKENZIE."

Tuf	437		1,487										1,924
Gravier	5,569		1,783	140									7,492
Sable ordinaire	5,569	1,415	410										7,394
Totaux	11,575	1,415	3,680	140									16,810

"NIPISSING."

Tuf	993	1,305	1,230	140								2,320	5,888
Cailloux	992	1,305	960	110								690	4 057
Argile	4,065	1,36		7,580	5,610								18,615
Argile et pierre			1,710	30								3,540	5,280
Sable ordinaire	1,725												1,725
Totaux	7,775	3,970	3,900	7,860	5,610							6,450	35,565

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants—*Suite*.

"CHALLENGE."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes
Cailloux	....	....	450	2,960	....	....	....	....	....	....	....	....	3,410
Gravier	....	3,600	5,470	2,960	....	....	....	....	....	....	....	....	12,030
Argile	1,440	730	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,170
Argile et pierre	....	420	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	420
Sable ordinaire	9,345	1,770	400	....	....	....	....	....	....	....	5,820	4,380	21,7 5
do très fin	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3,930	3,930
Totaux	10,785	6,520	6,320	5,920	....	....	....	....	....	....	5,820	8,310	43,675

"ONTARIO."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile	....	....	....	1,200	....	....	....	....	....	....	....	....	1,200
Argile et pierre	5,460	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5,460
Sable ordinaire	5,700	14,520	11,880	7,980	....	....	....	....	....	....	7,860	7,680	55,620
do très fin	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,740	1,740
Totaux	11,160	14,520	11,880	9,180	....	....	....	....	....	....	7,860	9,420	64,020

"QUEEN."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Cailloux	....	....	....	56	244	....	....	....	....	....	....	....	300
Gravier	....	....	....	56	83	....	....	....	....	....	....	....	139
Argile	5,546	3,283	1,946	....	....	....	....	....	....	....	....	2,196	12,971

Argile et pierre					422							1,120	1,542
Sable ordinaire		1,288	1,036										2,324
Sable très fin			1,064	3,288									4,352
Vase			826										826
Totaux	5,546	4,571	4,872	3,400	749							3,316	22,454

"SAINT-LOUIS."

Argile	2,175	2,750	3,975	3,525									12,425
Totaux	2,175	2,750	3,975	3,525									12,425

"J. G. SIPPELL."

Argile	2,438	2,714											5,152
Argile et pierre	1,932	6,026	368										8,326
Totaux	4,370	8,740	368										13,478

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités ; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

"CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Port-Elgin				2,170		16,935			19,105
Southampton					420				420
Lion's Head			7,020						7,020
Thornbury		3,410	5,010			400			8,820
Kincardine						4,380			4,380
Goderich							3,930		3,930
Totaux		3,410	12,030	2,170	420	21,715	3,930		43,675

Total de la dépense annuelle, $5,633.21. Coût par verge cube, $12\frac{9}{10}$c.

"NIPISSING."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Summerstown	3,668	3,367		18,615	1,740	1,725			29,115
Saint-Antoine	2,220	690			3,540				6,450
Totaux	5,888	4,057		18,615	5,280	1,725			35,565

Total de la dépense, $7,375.15. Coût par verge cube, $20\frac{3}{4}$c.

"ONTARIO."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Cobourg					5,460	23,820			29,280
Port-Hope				1,200		31,800	1,740		34,740
Totaux				1,200	5,460	55,620	1,740		64,020

Total de la dépense annuelle, $4,979.61. Coût par verge cube, $7\frac{3}{4}$c.

"QUEEN."

Rigaud	......	......	......	5,546	......	1,288	......	......	6,834
Vaudreuil	......	......	......	5,019	......	......	......	......	5,019
Rivière du Loup	......	......	......	210	......	1,036	4,352	826	6,424
Ste-Anne de Bellevue	......	300	139	......	422	......	......	......	861
Laprairie	......	......	......	2,196	1,120	......	......	......	3,316
Totaux	......	300	139	12,971	1,542	2,324	4,352	826	22,454

Total de la dépense annuelle, $7,783.61. Coût par v^e^rge cube, $34\frac{11}{32}$c.

"ST. LOUIS."

Summerstown	......	......	......	12,425	......	......	......	......	12,425
Totaux	......	......	......	12,425	......	......	......	......	12,425

Total de la dépense annuelle, $3,536 00. Coût par verge cube, $28\frac{7}{16}$c.

"J. G. SIPPELL."

Saint-Placide	......	......	......	5,152	8,326	......	......	......	13,478
Totaux	......	......	......	5,152	8,326	......	......	......	13,478

Total de la dépense annuelle, $4,792.77. Coût par verge cube, $35\frac{6}{10}$c.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
" New Dominion "	Bellisle	King, N.-B	29,545	3,473 48	
	Grand Lac	Queen do	9,555	1,123 34	
	Millar et Woodman	Saint-Jean do	9,275	1,090 42	
	Hayford et Stetson	do do	8,015	942 29	
	Quai International	do do	450	52 90	6,682 43
" Canada "	Yarmouth	Yarmouth do			
" Cape Breton "	Granton	Pictou, N.-E			
	Tatamagouche	Colchester do			
" Prince Edward "	Tignish	Prince, I.P.-E			
" St. Lawrence "	Bras N.-O	Halifax, N.-E.			
	Quai de Cunard	do			
	Cocagne	Kent, N.-B	12,600	4,770 43	4,770 43
	Petite Baie Glacée	Cap-Breton, N.-E.			
" Geo. McKenzie "	Cheticamp	Inverness, N.-E			
	Baie d'Achepé	Victoria, N.-E			
			69,440		11,452 86

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.
" New Dominion "	56,840	6,682 43		
" Canada "			10,965	8,110 91
" Cape Breton "			16,350	7,090 12
" Prince Edward "				
" St. Lawrence "	12,600	4,770 43	9,275	3,511 54
" Geo. McKenzie "			16,810	6,908 62
	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts	Vgs. cubes.	$ cts.
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	56,840	6,682 43
10,965	8,110 91	8,110 91	....	....	....	10,965	8,110 91
2,125	921 50	....	....	....	....	....	....
14,225	6,168 62	7,090 12	....	....	....	16,350	7,090 12
....	....	....	6,137	6,214 74	6,214 74	6,137	6,214 74
3,850	1,457 62	....	....	....	....	....	....
1,400	530 04	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
4,025	1,523 88	3,511 54	....	....	....	21,875	8,281 97
12,990	5,338 67	5,338 67	....	....	....	....	....
3,820	1,569 95	1,569 95	....	....	....	16,810	6,908 62
53,400	....	25,621 19	6,137	....	6,214 74	128,977	43,288 79

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cts.
....	....	56,840	6,196 52	485 91	6,682 43	0·11756
....	....	10,965	7,634 50	476 41	8,110 91	0·73970
....	....	16,350	6,403 01	687 11	7,090 12	0·4336
6,137	6,214 74	6,137	5,668 94	545 80	6,214 74	1·01266
....	....	21,875	7,703 16	578 81	8,281 97	0 37860
....	....	16,810	6,291 12	617 50	6,908 62	0·41098
6,137	6,214 74	128,977	39,897 25	3,391 54	43,288 79	0·3356

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les 14 années expirées le 30 juin 1887.

Comté.	Localité.	Total pour les treize années terminées le 30 juin 1886.			Pour l'exercice 1886-87.			Quantité totale.	Coût total.	Coût par comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts	$ cts.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre-au-Bouche	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	2,580	675 26	6,822 89				2,580	675 26	6,822 89
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9.275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Pelite Baie Glacée	27,212	9,464 94		4,025	1,523 88		31,237	10,988 82	
	Port-Caledonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Etang de Bénacadie	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Christmas	19,045	3,364 98	54,123 13			1,523 88	19,045	3,364 98	55,647 01
Colchester	Tatamagouche	43,500	10,864 31	10,864 31	14,225	6,168 62	6,168 62	57,725	17,032 93	17,032 93
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	50,885	9,908 28	22,712 96				50,885	9,908 28	22,712 96
Digby	Digby	12,585	5,056 29	5,056 29				12,585	5,056 29	5,056 29
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port-Mulgrave	3,532	1,749 78					3,532	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	10,206 50				1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Passage d'eau d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 05					12,111	8,015 05	
	Ketch Harbour	2,989	985 59					2,989	985 59	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	
	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus du ch. de fer, Halifax	19,290	6,187 38					19,290	6,187 38	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	Bras Nord-Ouest	3,500	1,512 77	27,119 25	3,850	1,457 62		7,350	2,970 39	
	Quai de Cunard				1,400	530 04	1,987 66	1,400	530 04	29,106 91

Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Etang Campbell	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Chéticamp	84,055	21,630 25		12,990	5,338 67		97,045	26,968 92	
	Mabou	69,007	29,576 31	55,761 07			5,338 67	69,007	29,576 31	61,099 74
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie Mahone	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Anse Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Cie houillière d'Acadie	10,240	3,560 26					10,240	3,560 26	
	Mines Albion	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	Rivière Est	104,795	25,067 22					104,795	25,067 22	
	Quai de la Cie houill. d'Halifax	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Quai public de Pictou	31,920	7,433 56					31,920	7,433 56	
	Quai du chemin de fer, Pictou.	29,889	9,264 29					29,889	9,264 29	
	Débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01					7,345	2,880 01	
	Quai de la houillère de Vale	1,395	682 15					1,395	682 15	
	Rivière John	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	19,310	8,349 42		2,125	921 50		21,435	9,270 92	
	New-Glasgow	26,310	5,705 09	87,727 13			921 50	26,310	5,705 09	88,648 63
Queen's	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38				12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse									
	Cap-LeRonde	11,860	5,962 13					11,860	5,962 13	
	Canal Saint-Pierre	78,891	24,277 56					78,891	24,277 56	
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière-Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Cale de Marine	320	56 53	42,742 99				320	56 53	42,742 99
Shelburne	Lockeport	20,825	6,334 85	6,334 85				20,825	6,334 85	6,334 85
Yarmouth	Yarmouth	43,417	13,996 29	13,996 29	10,965	8,110 91	8,110 91	54,382	22,107 20	22,107 20
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60				5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Baie Aspee				3,820	1,569 95	1,569 95	3,820	1,569 95	1,569 95
		1,290,281	384,722 07	384,722 07	53,400	25,621 19	25,621 19	1,343,681	410,343 26	410,343 26

7—7

FRAIS de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887.

Comté.	Localité.	Total pour quatorze exercices terminés le 30 juin 1886.			Pour l'exercice 1886-87.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst	72,607	20,629 52	20,629 52				72,607	20,629 52	10,629 52
Kent	Richibouctou	47,735	14,299 54					47,735	14,299 54	
	Cocagne	14,580	4,831 02		12,600	4,770 43		27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Pointe du Prêtre	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Pte de la Chapelle	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do Quai de Robertson	45	14 23	26,499 80			4,770 43	45	14 23	31,270 23
Northumberland	Fer à Cheval	160,417	44,591 13					160,417	44,594 13	
	Outer Bar	13,125	4,032 67					13,125	4,032 67	
	Grande Dune	37,975	10,121 67	58,748 47				37,975	10,121 67	58,748 47
Queen's	Grand Lac	34,160	6,375 44		9,555	1,123 34		43,715	7,498 78	
	do Anse McMann	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Waashademoak	48,975	6,340 83	29,356 83			1,123 34	48,975	6,340 83	30,480 17
Saint-Jean	Terminus du chemin de fer Int.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile de la Marine	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Anse au Marbre	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins de Murray	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Quai d'Indiantown	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Long Quai	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai Adams	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Miller et Woodman				9,275	1,090 42		9,275	1,090 42	
	Harford et Stetson				8,015	942 29		8,015	942 29	
	Quai International			60,363 21	450	52 90	2,085 61	450	52 90	62,448 82
Sub	Oromocto	144,153	27,106 86	27,106 86				144,153	27,106 86	27,106 86

Westmoreland	Pointe-du-Chêne..................	33,750	9,432 00	9,432 00	....	....	....	33,750	9,432 00	9,432 00
York..................	Frédéricton	39,395	7,699 15	....	....	....	....	39,395	7,699 15	
	Passage d'eau Sainte-Marie....	15,570	6,827 36	....	....	....	....	15,570	6,827 36	
	Gibson	30,395	4,379 52	18,906 03	....	....	....	30,395	4,379 52	18,906 03
King's	Pointe Belle-Ile..................	15,420	2,300 48	2,300 48	29,545	3,473 48	3,473 48	44,965	5,773 96	5,773 96
		1,045,876	253,343 20	253,343 20	69,440	11,452 86	11,452 86	1,115,316	264,796 06	264,796 06

FRAIS de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard, pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887.

Comté.	Localité.	Total pour les quatorze exercices terminés le 30 juin 1887. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Pour l'exercice 1886-87. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Vgs. cub.	$ cts	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub	$ cts	$ cts.
King	Grande Rivière	46,110	8,963 97					46,110	8,963 97	
	Rivière Montague	106,140	17,119 43					106,140	17,119 43	
	Murray Harbour	44,430	7,378 33	33,461 73				44,430	7,378 33	33,461 73
Queen	Quai de Charlottetown	41,303	10,264 56					41,303	10,264 56	
	Passage d'eau do	4,045	670 61					4,045	670 61	
	Crapaud	89,782	27,493 03					89,782	27,493 03	
	Pownal	44,400	9,604 55					44,400	9,604 55	
	Rock Point	91,440	14,661 16					91,440	14,661 16	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Iles Wood	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Creek des Neuf Milles	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Passage d'eau de Southport	33,015	5,528 75	85,363 55				33,015	5,528 75	85,363 55
Prince	Summerside	15,855	2,495 34					15,855	2,495 34	
	Hurd's Point, jetée	41,070	7,289 95					41,070	7,289 95	
	Tignish	1,475	890 81	10,676 10	6,137	6,214 74	6,214 74	7,612	7,105 55	16,890 84
		631,290	129,501 38	129,501 38	6,137	6,214 74	6,214 74	637,427	135,716 12	135,716 12

FRAIS de dragage dans Québec, pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
Iles de la Madel'ne, comté de Gaspé.	Havre-aux-Maisons	6,800	2,392 92					6,800	2,392 92	
	Havre Amherst	495	242 05	2,634 97				495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup	2,587	825 47	825 47				2,587	825 47	825 47
Rimouski	*Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59				8,123	3,997 59	3,997 59
		18,005	7,458 03	7,458 03				18,005	7,458 03	7,458 03

* De la somme votée pour le dragage dans Québec.

ETAT des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les quinze années expirées le 30 juin 18 7.

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totalé.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.
1872-73......	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	....	....	....	....	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-74......	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	....	....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75......	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	....	....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76......	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	....	....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-77......	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	....	....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78......	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	....	....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23 983
1878-79	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	....	....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21·951
1879-80......	63,540	16,581 79	127,684	34,765 81	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-81......	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,449 46	0 25·232
1881-82......	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	....	....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28·331
1882-83......	48,565	13,122 70	143,616	42,996 93	....	....	68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25·890
1883-84......	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	....	....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27 959
1884-85......	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,359	62,376 68	0 23·243
1885-86.	68,505	14,874 63	56 790	21,482 05	....	....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-87.	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	....	....	6,132	6,214 74	128,977	43,288 79	0 33·56
	1,115,318	264,796 11	1,301,097	398,407 98	18,005	7,458 03	637,432	135,716 12	3,071,852	806,378 24	0 26 25

ETAT des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées à la main et le coût de ces dragages, pour les quinze années terminées le 30 juin 1887.

Exercice.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Nouveau-Brunswick. Coût.	Nouvelle-Ecosse. Quantité.	Nouvelle-Ecosse. Coût.	Québec. Quantité	Québec. Coût.	Ile du Prince-Edouard. Quantité.	Ile du Prince-Edouard. Coût.	Quantité totalé.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
1878-79	....	....	245	555 13	....	....	....	....	245	555 13	2 26·58
1879-80......	....	....	12,370	3,666 90	....	....	....	....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-81......	....	....	11,140	2,560 25	....	....	....	....	11,140	2,560 25	0 22·98
1881-82.	....	....	10,640	2,650 00	....	....	....	....	10,640	2,650 00	0 24·90
1882-83......	....	....	8,190	2,500 00	....	....	....	....	8,190	2,500 00	0 30 52
1883-84......	....	....	5,460	2,500 00	....	....	....	....	5,460	2,500 00	0 45·78
1884-85......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1885-86......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1886-87.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	....	....	48,045	14,432 28	....	....	....	....	48,045	14,432 28	0 30·03

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, pour chaque dragueur, pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.

Dragueur.	Quantité totale et coût pour les quatorze exercices depuis 1872-73 jusqu'à 1885-86.			1886-87.			Total pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.		
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.
	Vgs cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Cts.
"New Dominion"	560,653	111,389 20	19·86	56,840	6,682 43	11·756	617,493	118,071 63	19·12
"Canada"	399,689	134,568 09	33 66	10,965	8,110 91	73·970	410,654	142,679 00	34·74
"Cape Breton"	508,638	126,556 02	24·88	16,350	7,090 12	43·36	524,988	133,646 14	25·45
"Prince Edward"	642,125	131,252 31	20·44	6,137	6,214 74	1,01·26	648,262	137,467 05	21·20
"St. Lawrence"	520,036	160,818 03	30·93	21,875	8,281 97	37·86	541,911	169,100 00	31·20
"Geo. McKenzie"	298,151	92,008 21	30·86	16,810	6,908 62	41·09	314,961	98,916 83	31·40
	2,929,292	756,591 86	25·82	128,977	43,288 79	35·56	3,058,269	799,880 65	26·15

ETAT des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, dans chaque localité, pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.

Localité.	1872-73 à 1885-86 = Quatorze exercices.			1886-87.			Total pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.		
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube
	Vgs cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Cts.
Parrsboro', N.-E	42,595	12,804 68	30·06	....	....	....	42,595	12,804 68	30·06
Windsor, N.-E	5,450	1,627 60	29·86	....	....	....	5,450	1,627 60	29·86
	48,045	14,452 28	30·03	....	....	....	48,045	14,432 28	30·03

ANNEXE No 6.

ETAT

DU

MATÉRIEL DE DRAGAGE

DU

CANADA.

ANNEXE No 16.

ÉTAT du nombre de dragueurs, remorqueurs, chalans et bateaux de levage, appartenant au département, ainsi que du nombre d'hommes d'équipage employés, leurs gages moyens par mois, en 1886, le coût de construction, etc.

Province dans laquelle le bâtiment a été employé.	Nom du bâtiment.	Description du bâtiment.	Nombre d'hommes de l'équipage.	Gages oyens par mois.	Coût de construction.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	St. Lawrence	Dragueur à vapeur à godet	15	494 97	116,389 48	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1874-76.
do do	Canada	do	11	375 85	42,778 44	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1871-73.
do do	New Dominion	Drag. à cuiller et 8 chalans	11	238 76	30,826 51	Drag. à cuiller, coque en bois, const. en '71-72.
do do	Cape Breton	do 5 do	13	287 66	19,744 38	do do 1874-75.
do do	George McKenzie	do 4 do	11	271 47	15,000 00	do do acheté en 1879.
Ile du Prince-Edouard	Prince Edward	do 6 do	11	322 21	23,582 07	Transféré du gouvernement local, I.-P.-E., à la Confédération, sur paiem. de $22,000.
Québec	Queen of Canada	do	10	225 00	15,000 00	Dragueur à cuiller, coque en bois. Coque reconstruite en 1883-84.
do		2 chalans		198 02		Deux chalans, contenant 32 verges cubes.
do	Nipissing	Drag. à cuiller et 2 chalans.	7	265 00	15,501 57	Acheté en juillet 1880. Dragueur à cuiller en bois.
do	Dennis	Remorqueur	3	125 00	2,000 00	Acheté à la même époque que le *Nipissing*.
do	St. Louis	Dragueur à cuiller	8	135 00	6,535 83	Dragueur à cuiller, coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883.
Ontario	Challenge	do et 2 chalans.	7	265 00	31,211 32	Reconstruit en 1884-85.
do	Trudeau	Remorqueur	3	130 00	6,847 05	Acheté en 1876.
do	Ontario	Dragueur à cuiller en 2 chalans	7	270 00	20,950,00	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construil à Lockeport, N.-Y., 1884.
do	Sir John	Remorqueur	3	125 00	12,000 00	Construit à Lockeport, N.-Y., 1884.
Manitoba	Winnipeg	Dragueur à cuiller et 2 chalans	6	320 00	26,011 49	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockeport, N.-Y., 1883-84.
do	Sir Hector	Remorqueur	4	215 00	15,775 00	Construit à Lockeport, N.-Y., 1883-84.
Colombie-Britannique	Dredger	Drag. à godets et 6 chalans	10	566 54	60,000 00	Const. par le gouvern. local en 1885, et transféré au Canada lors de la confédération.
do	Georgie	Remorqueur			6,250 00	Acheté en 1875.

ANNEXE No 7

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTREAL.

RAPPORTS DE LA COMMISSION

Nommée par ordre-en-conseil du 28 mai 1886 pour s'enquérir des causes des inondations, à Montréal et suggérer les moyens nécessaires pour en empêcher le retour" ; comprenant aussi une copie de l'ordre-en-conseil nommant la dite commission et le rapport de l'ingénieur-en-chef du ministère des travaux publics.

ANNEXE No 7.

RAPPORTS DE LA COMMISSION CHARGÉE DE S'ENQUÉRIR DES CAUSES DES INONDATIONS ANNUELLES, A MONTRÉAL, ET D'EN FAIRE RAPPORT.

Ref. No 68,134.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-en-conseil le* 24 *mai* 1886.

Sur un mémorandum du ministre des travaux publics, en date du 22 mai 1886, représentant que de nombreuses communications lui avaient été adressées par le conseil de ville, la chambre de commerce, l'association de la halle aux blés, etc., de Montréal, demandant à l'Etat de nommer une commission chargée de s'enquérir des causes des inondations qui dévastent la ville de Montréal annuellement, et d'en faire rapport;

Que le conseil de ville offre de payer la moitié des dépenses de cette commission, à condition qu'on lui permette de nommer un des commissaires, et que M. Walter Shanley, ingénieur civil, a été proposé comme le représentant du conseil de ville, dans cette commission;

Le ministre recommande la nomination de cette commission pour s'enquérir des inondations à Montréal, et suggérer les remèdes nécessaires pour en prévenir le retour, et que cette commission soit composée de messieurs H. F. Perley, ingénieur en chef du ministère des travaux publics, pour représenter ce ministère, T. C. Keefer, I. C., pour représenter la chambre de commerce et l'association de la halle aux blés de Montréal, John Kennedy, I. C., pour représenter les commissaires du havre de Montréal, et Walter Shanley, I. C., pour représenter le conseil de ville de Montréal, qui devra pourvoir à l'entière rémunération de ses services, sans aucune contribution par l'Etat.

Le comité approuve la précédente recommandation qu'il soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Ref. n° 68,134.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-en-conseil, le* 28 *mai* 1886.

Le comité, sur la recommandation du ministre des travaux publics, avise que l'ordre-en-conseil du 24 courant, nommant une commission pour s'enquérir des causes des inondations annuelles à Montréal soit rescindé, et changé comme suit:—que MM. H. F. Perley, représentant le ministère des travaux publics, T. C. Keefer, I. C., représentant la chambre de commerce et l'association de la halle aux blés de Montréal, John Kennedy, I. C., représentant les commissaires du havre de Montréal, et Percival W. St. George, représentant le conseil de ville de Montréal, soient les membres d'une

commission chargée de s'enquérir des causes des inondations à Montréal, et de suggérer les moyens nécessaires pour en prévenir le retour ; à la condition que la moitié des dépenses de cette commission soit à la charge du conseil de ville de Montréal.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTRÉAL.
MONTRÉAL, 31 juillet 1886.

MONSIEUR,—Les commissaires chargés de s'enquérir des causes des inondations, pendant la débâcle à Montréal et de suggérer des moyens pour y remédier, ont pris les mesures nécessaires, immédiatement après leur organisation durant le mois dernier, pour étudier une question si importante, en faisant faire un relevé du terrain et du fleuve auquel on travaille activement en ce moment, et pour se procurer les renseignements essentiels.

Les commissaires sachant que les citoyens de Montréal désirent ardemment que des moyens efficaces soient pris pour prévenir les effets désastreux d'inondations comme celle d'avril dernier, se sont immédiatement occupés de la protection du terrain au sud du canal Lachine, où l'on a obtenu permission de construire une digue ou levée en vertu d'une charte accordée par le parlement pendant sa dernière session. Ils ont préparé, et maintenant vous soumettent un plan qui indique le site proposé pour la construction de cette digue et une estimation du coût probable de sa construction.

Le terrain que protégerait cette digue, est situé entre le canal Lachine, la rivière Saint-Pierre, le coursier de décharge de l'aqueduc de Montréal, et le fleuve Saint-Laurent, depuis les limites de la ville, en descendant jusqu'au déversoir du bassin de radoub de Tate, et comprend presque toute la municipalité de Saint-Gabriel—à l'exception des Iles, dans le fleuve.

Cette étendue de terrain comprend environ 360 acres dans les limites de la ville de Montréal et 300 acres dans Saint-Gabriel, évalués d'après le rôle de cotisation à environ $5,000,000, dont $1,800,000 dans la municipalité de Saint-Gabriel.

La digue suit le chemin actuel et le sommet de la rive du fleuve, depuis le bassin de radoub de Tate, jusqu'à un point situé à près de 3,000 pieds en amont du pont Victoria ; elle se dirige ensuite vers l'intérieur, traverse les limites de la ville, en arrière de la propriété des héritiers Knox et aboutit à la levée du coursier de décharge près de la rue Wellington—partie de son parcours se trouvant sur le chemin nommé " Lower Lachine "— et partie en arrière de la ferme située sur la propriété des Sœurs de la Congrégation.

La ville fait maintenant exhausser la levée du coursier de décharge jusqu'au niveau proposé du sommet de la digue, à 29 pieds au-dessus du repère de la ville ou du niveau de l'eau dans le port de Montréal en été. Le niveau du sommet de la digue se trouverait à un pied 6 pouces au-dessus du niveau le plus élevé atteint par l'eau durant les inondations d'avril dernier, et correspondrait presque à celui du couronnement du bassin de radoub de Tate ainsi qu'à celui des lisses de la voie ferrée du Grand-Tronc, à l'endroit où la digue traverserait cette voie.

Le raccordement de la tête du coursier de décharge avec la levée du canal Lachine, complète la digue.

Le coût estimatif de la digue, des appareils d'épuisement nécessaires, et des travaux d'égouttement qui s'y rapportent, est d'environ $85,000. Le terrain est évalué à environ $35,000, ce qui forme un total de $120,000.

Le terrain dont on donne l'évaluation comprend une étendue beaucoup plus grande que celle qui sera nécessaire pour la digue, puisqu'il comprend la totalité des lots à bâtir qui seront affectés par la proximité de la digue, ainsi qu'une étendue considérable de terrains bas, sur lesquels on ne pourrait pas construire, et d'où l'on propose d'extraire les matériaux nécessaires à la digue.

Les estimations pour le drainage et les travaux d'assèchement et d'épuisement, comprennent aussi le coût d'égouts qui, aujourd'hui ne sont nécessaires que pour la digue, mais qui plus tard pourront être utilisés par la ville.

Les estimations, et le droit de passage auquel on a pourvu, se rapportent seulement à la digue, mais les conduits d'eau sont prolongés afin de permettre l'élargissement de la digue dans le cas où l'on voudrait, plus tard, en faire un chemin.

Le tracé définitif, la largeur, etc, de la digue, peuvent être modifiés en s'arrangeant avec les propriétaires, qui sont peu nombreux, et dont les plus importants, font partie de corps quasi-publics.

Les commissaires croient à la probabilité d'une décision immédiate de construire la digue, parce que sa construction sera facile, atteindra certainement le but que l'on se propose, causera peu de dommages ou d'inconvénients, et n'entraînera que peu de dépenses comparativement à la grande étendue des propriétés qu'elle protégera; tout autre projet serait une cause de retard et exposerait les propriétaires au risque de subir de nouveaux dégats.

Pour protéger le reste de la ville, au nord du canal Lachine, les travaux seraient beaucoup plus dispendieux, car il faudrait exhausser et reconstruire presque tout le mur de revêtement qui borde la ville du côté du fleuve.

Les relevés et examens nécessaires pour la préparation des plans et des estimations du coût probable des travaux à faire, et pour l'étude des meilleurs moyens à prendre pour limiter l'étendue et diminuer les dégâts des inondations à l'avenir, se font maintenant sous la direction des commissaires.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

THOS. C. KEEFER,
HENRY F. PERLEY,
JOHN KENNEDY,
PERCIVAL W. ST. GEORGE,

Commissaires.

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

COUT PROBABLE DE LA DIGUE PROPOSÉE DE LA POINTE SAINT-CHARLES ET DE SAINT-GABRIEL.

Digue, ponceaux, clôtures, etc.	$ 37,400
Epuisement et travaux d'égouttement	41,600
	79,000
Ingénieurs et dépenses contingentes	6,000
	$ 85,000
Evaluation du terrain	35,000
Total	$120,000

N° 77,053.

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTRÉAL,
MONTRÉAL, 5 mai 1887.

MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de faire rapport qu'ils ont terminé leurs examens et observations du fleuve Saint-Laurent, relativement à leur recherche des causes des inondations, à Montréal, et des remèdes, à y opposer. Ces observations comprennent l'embâcle du fleuve depuis Morrisburg jusqu'à Québec, sur un parcours de 250 milles; mais on n'a fait des examens de la glace que depuis la tête du lac Saint-Louis jusqu'au Platon, à 36 milles environ, en deçà de Québec, et au-delà duquel le pont de glace ne s'est pas formé durant l'hiver dernier.

Le but de ces examens qui sont les premiers qui aient été entrepris jusqu'à présent pour l'étude de la question de la glace, était de s'assurer s'il y avait moyen de retenir en amont de Montréal, et de diriger vers l'océan, en aval de Trois-Rivières, une quantité suffisante des glaces dont l'amoncellement et par suite l'embâcle immédiatement en aval de Montréal, est la seule cause d'inondations.

Ces examens et observations ainsi que les cartes descriptives de la glace, n'ont été terminés que la semaine dernière; comme beaucoup de questions s'y rattachent, et vu que divers projets sont suggérés par des personnes recommandables, il nous faudra encore quelque temps pour préparer notre rapport final, et mettre en record la quantité considérable d'informations nouvelles et importantes que nous avons obtenues.

En vue de l'urgence de la question, les commissaires ont l'honneur de rapporter le résultat de leurs recherches et les conclusions auxquelles ils sont arrivés, afin que l'on prenne des mesures actives pour protéger la ville de Montréal avant l'hiver prochain.

Dans leur premier rapport, en date du 31 juillet 1886, les commissaires ont soumis des plans et des estimations pour une digue ou levée, s'étendant depuis le bassin de radoub de Tate, à la tête de la rue des Moulins, "Mill Street," le long du fleuve, jusqu'à la rivière Saint-Pierre, près du chemin d'en bas de Lachine, où la dite digue se raccorderait avec la levée du coursier de décharge de l'aqueduc, et ils ont déclaré "qu'ils croyaient à la probabilité d'une décision immédiate de construire la digue, parce que sa construction sera facile, atteindra certainement le but que l'on se propose, causera peu de dommages ou d'inconvénients, et n'entraînera que peu de dépenses, comparativement à la grande étendue des propriétés qu'elle protégera; et que tout autre projet exposerait les propriétaires au risque de subir de nouveaux dégâts."

Que "pour protéger le reste de la ville, au nord du canal Lachine, les travaux seraient beaucoup plus dispendieux, car il faudrait exhausser et reconstruire presque tout le mur de revêtement qui borde la ville, du côté du fleuve," et que dans ce but ils étudiaient les meilleurs moyens à prendre pour limiter l'étendue et diminuer les dégâts des inondations à l'avenir.

L'opinion des commissaires basée sur le résultat de leurs études, est maintenant, que l'on peut, au moyen de travaux sur le fleuve et le long de son parcours, ou au moyen de travaux annuels, diminuer notablement la quantité de glaces qui s'accumulent en bas de Montréal et prévenir ainsi les inondations en certaines années, surtout en hiver, mais que ces travaux pourraient être insuffisants pour la protection de Montréal contre les inondations du printemps, en d'autres années; et que conséquemment, ils sont forcés de conclure qu'il n'y a de certitude absolue de protéger Montréal qu'en contruisant une digue le long du fleuve ou en exhaussant les terrains bas, au dessus du niveau des inondations.

ENDIGUEMENT.

Les questions relatives à la construction d'une digue permanente, le long du front de la ville, depuis le canal jusqu'au mur de revêtement du chemin de fer Canadien du Pacifique, sont tellement sérieuses, que tant qu'il y aura espérance de protéger Montréal par une autre méthode, on ne devra considérer l'endiguement permanent d'une partie de la ville, que comme un remède du dernier ressort.

L'exhaussement de la rue des Commissaires au-dessus du niveau des inondations serait le moyen le plus simple, le plus durable et le plus efficace de résoudre cette question, sans tenir compte de toutes les autres considérations. Pour cela, il faudrait reconstruire simultanément le mur de revêtement sur une épaisseur et une hauteur plus grandes et sur le terrain qu'il occupe actuellement. La rue des Commissaires est aujourd'hui trop étroite, et le sera davantage. dans un avenir prochain, à cause des exigences du commerce de Montréal; elle ne peut pas, non plus, être élargie à présent parce que la largeur des quais, entre la rue et les vaisseaux, est également insuffisante, et le commerce du port est d'une plus grande importance à la ville et à l'Etat, que la largeur de la rue. La rue des Commissaires ne peut donc pas être

élargie, et son mur de revêtement ne peut pas être reconstruit là où il devrait l'être, pour servir de digue, sans que l'on prolonge les quais dans le fleuve, ce qui comporte un reculement de la ligne extérieure ou de l'est, du chenal dragué, sur toute sa longueur.

De plus, l'exhaussement de la rue des Commissaires, jusqu'à une hauteur d'au moins 6 pieds, représente un montant inconnu de dommages aux propriétés, sur tout son parcours, et sur toutes les rues transversales par suite du prolongement de l'exhaussement vers l'intérieur de la ville, ce qui nécessiterait une nouvelle disposition des niveaux des rues. Mais la raison la plus sérieuse probablement, serait l'interposition d'un rempart de 6 pieds de hauteur, entre le port et la ville, que devront traverser les marchandises. Il y a environ dix ans, une commission d'ingénieurs recommanda l'élargissement des quais et de cette rue, et nous apprenons que jusqu'ici, ces travaux n'ont pas été exécutés à cause de raisons financières; mais, comme Montréal devra bientôt posséder toutes les facilités de port que lui offre sa position, il y a peu de doute qu'avant longtemps l'on commencera cet élargissement du front du havre et de la rue des Commissaires; l'on devra donc nécessairement remettre jusqu'alors, la construction de la digue permanente pour protéger la ville contre les inondations.

Depuis la publication du rapport des susdits ingénieurs, on a soulevé la question de la hauteur convenable des quais, pour l'avantage des vaisseaux de plus grandes dimensions, que l'approfondissement du fleuve a permis de fréquenter le port.

On adopta le niveau actuel des quais, lorsque le port n'était fréquenté que par des vaisseaux d'une capacité de quelques cents tonneaux. Aujourd'hui, comme les vaisseaux océaniques de plusieurs mille tonneaux nous arrivent, et en si grand nombre qu'il faut leur laisser libre la partie centrale du havre, les commissaires comprennent que l'exhaussement du niveau des quais serait très avantageux à ces vaisseaux. Plus les quais seront élevés, plus le charroyage sera facile, et moindre sera l'espace occupé par les rampes.

Montréal est la seule ville dont les quais soient submergés, continuellement, pendant 5 mois de l'année. Le capitaine Barclay, qui, depuis plusieurs années, a la surveillance du chargement et du déchargement des steamers de la Cie Allan, croit que le niveau même de la rue des Commissaires serait le plus convenable pour les vaisseaux de cette ligne. Si ce plan était adopté d'un bout à l'autre de la rue des Commissaires, il n'y aurait plus de nécessité pour un mur de revêtement.

Les commissaires mentionnent la question de la hauteur des quais, parce qu'elle affecte celle d'une digue permanente. L'épaisseur et le coût d'un mur de revêtement dépendent de sa hauteur, et comme la digue permanente devra être construite pour correspondre à un nouveau mur de revêtement, ou (en l'absence de ce mur) aux fondations qui lui permettront d'atteindre le niveau de la rue des Commissaires—la question qu'il faut résoudre avant sa localisation et son mode de construction, est celle du nouvel alignement des quais et de leur hauteur.

La conservation du niveau actuel des quais, en même temps que la construction d'un nouveau mur de revêtement, situé de manière à donner une largeur de 100 pieds à la rue des Commissaires, seraient, avec notre système de construction en bois, le moyen le plus durable et coûterait environ $1,200,000.

Pour exhausser les quais au niveau de la rue des Commissaires et construire une digue contre les inondations, au-dessus de ce niveau, il faudrait une dépense d'environ $1,700,000.

Si l'on jugeait convenable d'élever les quais avec les voies de chemins de fer et les hangars qui y sont construits, jusqu'au dessus du niveau du fleuve en hiver, abolissant, par là, le mur de revêtement et ses rampes—tout ce qui sera nécessaire pour protéger la ville contre les débordements qui atteignent un niveau plus élevé, serait une digue permanente ou un rempart de maçonnerie solide, construite à une distance suffisante de la façade des quais, pour mettre la ville à l'abri de tout danger, et cette distance, reconnue par une expérience de plus de quarante ans, se trouve entre le mur de revêtement et les édifices en arrière. Des ouvertures pratiquées dans ce mur, pour le charroyage des marchandises, seraient fermées par des poutrelles durant la crûe des eaux.

7—8

Si l'on adoptait le niveau élevé ou celui de la rue des Commissaires, pour les quais le long de cette partie du front de la ville, il faudrait y construire des hangars permanents à la même distance de la façade des quais que celle entre les édifices de la rue des Commissaires et le mur actuel de revêtement; les Commissaires croient que le mur du rempart pourrait être utilisé pour la construction de ces hangars.

Cela rendrait possible aussi la construction d'un chemin de fer élevé qui relierait les manufactures à chaque extrémité de la ville, sans nuire au trafic du port.

Le coût annuel de l'installation des hangars temporaires a été estimé à la somme de $10,000. Il y a de plus, le coût de l'enlèvement de la glace, le travail additionnel et le coût du charroyage; ces frais et ces inconvénients cesseraient si le niveau des quais était exhaussé.

Considérera-t-on ces avantages comme une compensation suffisante du demi-million de piastres en plus qu'il faudra dépenser pour exhausser les quais ? C'est là une question que l'avenir décidera.

EXHAUSSEMENT DU DISTRICT INONDÉ.

L'exhaussement du terrain bas au dessus du niveau de la crûe des eaux, sur un parcours de 26 milles de rues dans ce district, comporte une dépense de plus d'un million de piastres, outre le coût de l'exhaussement des bâtisses et des lots, et ce travail devra dans tous les cas durer plusieurs années. En vue de prévenir l'inondation, l'élevation seulement de la rue des Commissaires serait suffisante; l'on ne gagnerait rien, excepté au point de vue hygiénique, en élevant toute autre rue ou les édifices, parce qu'il faudrait encore recourir aux pompes durant l'inondation, après l'exhaussement des rues, des lots et des bâtisses, pour l'assèchement des caves. Et l'on ne peut pas supposer que tout ce district pourrait être exhaussé de 6 pieds, seulement pour garantir les caves.

Nous avons déjà fait allusion aux questions qui se rapportent à l'exhaussement de la rue des Commissaires et nous désirons seulement ajouter que la dépense à encourir ne serait pas moindre si l'on n'élevait que la rue seule. Son mur de revêtement nécessaire donnerait la protection requise, que la rue soit élevée ou non; ce mur de revêtement est un accessoire nécessaire, que l'on exhausse la rue ou qu'on la conserve dans son état actuel.

Comme il n'est pas possible par suite du défaut de temps, de protéger le front de la ville qui borde le fleuve au nord du canal Lachine, au moyen d'une construction permanente, les commissaires ont décidé de recommander la construction d'une digue temporaire sur le sommet du mur de revêtement; cette construction devra être faite de bois et chargé de terre, percée d'ouvertures pour donner accès aux quais, de manière qu'on puisse les fermer lorsque la navigation sera close. Cette digue pourrait être construite en peu de temps et coûterait moins de $50,000.00, y compris le coût des supports du mur de revêtement, là où il en faut, et celui de la recherche et de la fermeture d'anciens égouts, ou de crevasses, communiquant avec la rivière, afin de diminuer le plus possible le travail des pompes.

ESTIMATION.

Les appareils d'épuisement disponibles, furent improvisés à la hâte et l'on ne peut pas s'y fier. De plus, leur capacité n'est pas suffisante pour faire face aux besoins qui peuvent se présenter durant une inondation, parce qu'on n'a pas encore eu l'occasion d'expérimenter les pompes lorsque le niveau du fleuve était plus élevé que le mur de revêtement.

Les appareils de pompe permanents, coûteront à peu près $46,000 ; cette estimation est basée sur la construction de l'égout d'interception que la ville vient de décider, paraît-il.

Depuis la préparation de notre estimation de juillet 1886, pour la digue de la Pointe Saint-Charles, certaines dépense ont été faites pour des travaux permanents d'égouttement, ce qui diminue d'autant la somme placée sous ce titre.

Le coût des travaux de protection sera conséquemment comme suit :

Digue, ponceaux, clôtures, etc., Pointe Saint-Charles.......	$37,400
Travaux d'égouttement, " "	14,000
Evaluation du terrain..........	35,000
Digue temporaire sur le mur de revêtement.........	40,000
Surveillance, dépenses contingentes, etc.......	6,000
Ajoutez pour les appareils permanents d'épuisement.......	46,000
Total..........	$178,400

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

THOS. C. KEEFER,
HENRY F. PERLEY,
JOHN KENNEDY.
PERCIVAL W. ST. GEORGE.

A. Gobeil, écr.
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

No. 79,824.

Commission des Inondations de Montréal,
Montréal, 13 août 1887.

Monsieur,—Conformément à la demande verbale que vous avez faite à un des leurs, l'ingénieur en chef des travaux publics, les commissaires ont l'honneur de faire rapport qu'ils ont préparé des plans et des estimations pour une file de piles et d'estacades que l'on propose de construire au pied du lac St-Louis.

Dans leur rapport du 5 mai dernier, les commissaires ont énoncé l'opinion qu'il était possible de diminuer considérablement les amas de glace qui se font en bas de Montréal, au moyen de travaux permanents ou annuels, dans le fleuve, c'est-à-dire en retenant la glace en amont de Lachine ou en lui ouvrant un passage, vers la mer, en aval de Trois-Rivières. De ces deux méthodes, une serait de faire des constructions dans le fleuve, qui ne demanderaient qu'un travail annuel: celui de fermer et d'ouvrir les estacades; l'autre, pour être efficace, exigerait une dépense considérable pour la construction de vaisseaux à vapeur convenables, pouvant briser la glace, et aussi une dépense annuelle considérable pour le combustible, les gages des hommes, et les réparations. L'action des piles et des estacades serait indépendante du caractère des hivers, tandis que le coût et la mise en pratique de l'autre méthode, dépendraient surtout de l'état du temps, et c'est en cette vue que les commissaires recommandèrent de faire des expériences l'automne dernier, avec les bateaux remorqueurs de la commission du havre de Montréal.

La praticabilité d'arrêter des glaces flottantes, peu après leur formation, et de faire former un pont de glace au moyen d'estacades aux endroits où le courant ne le permet pas, a été résolue sur la rivière Ottawa et ses tributaires, spécialement aux Deux-Rivières, où nous avons fait des examens, afin de comparer les courants et les conditions de la rivière à cet endroit, avec ceux du lac St-Louis, en aval de l'île Dorval, et nous sommes arrivés à la conclusion que la glace peut être arrêtée aux endroits proposés, au moyen de piles et d'estacades, sans altérer les niveaux du lac St-Louis en hiver.

Pour ce qui est de Montréal, les commissaires, tout en étant d'opinion que l'arrêt de la glace, au commencement de l'hiver, en aval de Dorval, réduirait les inondations, et même empêcherait leurs dégâts pendant certains hivers, ont cru qu'il ne serait pas sage de s'exposer à aucun risque, en présence des intérêts considérables qui sont en jeu, et du remède certain qui est à la portée des intéressés ; mais pour ce qui regarde la rive sud du Saint-Laurent, en aval des rapides de Lachine, les conditions sont renversées, et le seul moyen de protéger cette partie, serait d'arrêter les glaces en haut de Lachine.

7—8½

Le projet de maintenir les glaces en amont de Montréal a été proposé publiquement, il y a déjà longtemps. Nous ne connaissons pas celui, qui l'a suggéré le premier, mais nous trouvons le plan recommandé dans les colonnes du *Montreal Herald*, de 1841 ; et dans le rapport que fit le président de cette commission, en 1853, sur le pont Victoria, il exprima l'opinion qu'une " file de piles à travers le lac près de l'île Dorval, diminuerait de beaucoup les inondations annuelles à Montréal."

Depuis 1852—année pendant laquelle on a commencé l'enrégistrement des variations du niveau de l'eau, en hiver, à Montréal—le pont de glace s'est formé 10 fois pendant le mois de décembre, sans qu'il y ait eu d'inondation. Pendant les 26 autres années, le pont s'est formé en janvier. Les effets du froid sévère continu, au commencement de l'hiver est de faire congeler le lac Saint-Louis, et d'empêcher la descente de la glace qui se forme en amont des points où il est gelé, et de prévenir ainsi l'inondation en l'hiver, qui est la plus désastreuse.

Si les glaces étaient retenues dans le lac Saint-Louis, jusqu'à l'ouverture du Saint-Laurent en bas de Montréal, l'inondation du printemps serait diminuée. Jusqu'au mois d'avril dernier, c'était la descente de la glace du lac, avant l'ouverture du Saint-Laurent, en aval de Montréal, qui fut la cause des inondations du printemps, mais le printemps dernier la débâcle et l'inondation eurent lieu avant que la glace du lac eut dépassé le Pont Victoria. Le fleuve en aval de Montréal, était tellement obstrué par la glace descendue des parties du fleuve près du haut de la ville (avant que le bassin de Laprairie et le lac St. Louis fussent couverts de glace, pour l'hiver) ainsi que par les glaces qui s'étaient formées dans les espaces libres en bas du lac Saint-Louis, par suite d'une température excessivement basse, que l'inondation du printemps s'est produite avant la descente de la glace du lac.

Les effets d'une file de piles et d'estacades en aval de l'île Dorval, seront d'empêcher la descente de la glace en amont, jusqu'à leur ouverture dans le printemps, et de faire former un pont de glace sur une grande étendue du lac Saint-Louis, en amont de Dorval, où il ne se produit que du frazil et des bordages que l'action de la gelée et du vent fait descendre par les rapides de Lachine, pendant tout l'hiver. Ces glaces, pour la plus grande partie, passent par le bassin de Laprairie, au-dessous de la croûte du pont de glace et vont s'entasser en quelque part entre Montréal et Varennes.

Il faudra dix-neuf piles de 30 pieds carrés chacune, sur les fondations, et environ quinze mille pieds, ou une longueur de près de trois milles d'estacades à deux pièces, et le tout coûterait, suivant notre estimation, soixante-dix mille piastres ($70,000).

Les commissaires recommandent l'exécution de ces travaux qui, relativement à leur coût, produiraient, dans leur opinion, des résultats beaucoup plus favorables aux districts exposés en dehors de Montréal, que tous autres travaux qu'ils pourraient suggérer.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

THOS. C. KEEFER,
HENRY F. PERLEY,
JOHN KENNEDY,
PERCIVAL W. ST-GEORGE.

A l'honorable
Sir Hector L. Langevin, C.C.M.G.,
ministre des travaux publics,
Ottawa.

Bureau de l'ingénieur en chef,
Ottawa, 8 septembre 1887.

A. Gobeil, écr.,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

Monsieur,—Conformément à la suscription de l'honorable ministre, sur le n° 79,824 de la file de nos records, il me reste à faire connaître les détails des construc-

tions que la commission des inondations propose de faire dans le lac St-Louis, dans le but d'arrêter en tout, ou en partie, la descente de la glace, qui s'y forme au commencement de l'hiver, ou qui y arrive du lac Saint-François, et passe ensuite par les rapides de Lachine, le bassin de Laprairie et au-delà de Montréal, jusqu'à ce qu'elle s'arrête et s'accumule et augmente ainsi les probabilités d'inondations périodiques, non seulement dans la ville de Montréal, mais aussi sur le côté sud du Saint-Laurent en aval des rapides de Lachine.

Les commissaires ont entièrement exposé les raisons pour lesquelles ils ont recommandé la construction de piles et d'estacades dans le lac Saint-Louis, et il me reste seulement à dire que les piles seront au nombre de 19, chacune de 30 pieds carrés, avec faces inclinées sur les extrémités d'amont et convenablement protégées pour résister à la débâcle du printemps. Ces piles seront situées à l'extrémité d'aval du lac, aux exdroits où elles ne pourront pas nuire à la navigation et où se trouve une suite de battures s'étendant d'une rive à l'autre. Entre ces piles, il y aura un espace de 500 pieds, qui sera occupé par des estacades que l'on tendra après la fermeture de la navigation et immédiatement avant la prise des glaces. Ces piles et ces estacades, d'après l'expérience que nous avons acquise sur le haut de la rivière Ottawa, détermineront la formation d'un pont de glace sur toute la largeur du lac, au commencement de l'hiver, ce qui diminuera de beaucoup la pression à laquelle elles seront soumises, et toute la glace formée dans le lac, ou venant d'ailleurs, devra nécessairement y rester jusqu'à la débâcle dans le printemps. Dans l'état actuel des choses, la glace se forme sur les bords du fleuve ; c'est ce qu'on appelle les bordages ; ces *bordages* s'accroissent, puis sont brisés par les vents et les tempêtes, et entraînés par le courant jusqu'au pied du lac, où ils sautent les rapides de Lachine, etc., et se rendent jusqu'en bas de Montréal ; et cela se répète jusqu'à ce que les bordages sur les deux rives soient réunis par la congélation de l'eau qui les sépare, et deviennent ainsi un pont solide et complet.

Immédiatement avant la débâcle du printemps, il faudra ouvrir la partie mobile de chacune des estacades, à l'une de ses extrémités, pour le passage des glaces, et on pourra la laisser ouverte jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de la refermer après la clôture de la navigation ; comme chacune des parties mobiles est flottante et pivotante sur ses chaînes, les glaces ne pourront pas les endommager pendant leur descente.

J'ai examiné les détails des estimations qu'ont préparées les commissaires, et je crois qu'elles ne suffiront pas à couvrir le coût des ouvrages proposés, parce que je diffère d'opinion avec les commissaires, en quelques points, touchant le mode de construction de ces piles, et cela à cause de l'expérience que j'ai acquise, en rapport avec les piles qu'a fait ériger le ministère, à Laprairie, au Chenal du Moine et à Berthier. Je suis d'opinion que l'on devrait adopter un système de construction plus solide. Quant au mode de construction des estacades, avec leurs attaches aux piles, je le trouve satisfaisant.

Si ces piles et ces estacades doivent être de quelque service, le printemps prochain, il serait très désirable que l'on commençât leur construction immédiatement; pour hâter leur achèvement il faudrait diviser l'ouvrage en plusieurs contrats, soit cinq ou plus.

Si les parties immergées des piles peuvent être construites avant la formation des glaces pour que l'on tende les estacades, et je ne vois pas de raison qui pourrait l'empêcher, la superstructure des piles pourrait être achevée, après la prise du pont de glace et alors il sera beaucoup plus facile d'y transporter les matériaux, surtout le lest.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

ANNEXE No 8.

RAPPORT

SUR

LE LAC SAINT-JEAN ET SES EMBOUCHURES

PAR

THOMAS GUERIN, Ingénieur Civil,

EN

1885-1886

AVEC LES APPRÉCIATIONS DE H. F. PERLEY, L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE No 8.

RAPPORT D'UN EXAMEN DU LAC SAINT-JEAN, PROVINCE DE QUÉBEC, FAIT DURANT LES ÉTÉS DE 1885 ET 1886.

Réf. n° 76,431.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 23 avril 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets, pour l'information de l'honorable ministre, le rapport de M. Thos. Guerin, I. C., sur l'examen du lac Saint-Jean, Québec, qu'il fit en 1886, et qui est la suite du rapport de son exploration de 1885.

M. Guerin décrit les embouchures de ce lac, et les obstructions qui s'y rencontrent celles qui sont naturelles et celles que l'on y a construites, sous forme de barrages, pour les fins du trafic du bois, et il rapporte que les barrages de la Petite-Décharge élèvent le niveau du lac, de cinq pieds de plus que s'ils n'existaient pas.

Les cultivateurs des bords du lac, se plaignent que leurs terres sont constamment inondées durant la crûe des eaux, et qu'ils ne peuvent pas les ensemencer au temps convenable. Ils affirment aussi que dans les années antérieures, le lac n'a pas atteint le niveau élevé d'aujourd'hui, qu'ils attribuent aux barrages de la Petite-Décharge.

On a examiné quelques-uns des terrains inondés, et dans quelques cas, l'on a constaté que leur niveau se trouvait à environ $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du niveau de l'eau haute du printemps de 1886, que l'on considère comme le niveau ordinaire de l'eau haute du lac.

Comme je l'ai dit plus haut, les barrages causent une élévation permanente de 5 pieds, dans le lac, conséquemment les terrains examinés doivent être couverts de $1\frac{1}{2}$ pied d'eau, tous les printemps. Si l'on enlevait les barrages, il n'y aurait que des crûes excessivement hautes qui pourraient submerger ces terrains.

Depuis quelques années, le ministère a commencé l'élargissement de la Grande-Décharge, afin d'augmenter son débit, mais en considération du volume immense d'eau, comme le dit M. Guerin, qui afflue dans le lac au printemps, il est clair qu'on retirera peu de bénéfices des travaux de la Grande-Décharge, si on ne les fait pas sur une vaste échelle.

Les barrages furent construits pour faciliter le flottage du bois, à une époque, où il y avait peu de colons autour du lac, et où la culture était de peu d'importance ; mais depuis, il s'est produit une grande affluence de colons vers cette région, et l'on se demande aujourd'hui, quel est le plus important pour le pays, le commerce de bois, qui existe et n'ajoute rien au développement de la contrée ou, le bien-être et la prospérité d'un peuple, établi autour du lac, et dont les efforts et les labeurs augmenteront l'importance de cette partie du Canada.

Il ne me semble pas nécessaire de maintenir ces barrages à leur niveau actuel, et je crois qu'on peut les abaisser, si on ne veut pas les faire disparaître entièrement, de manière à ramener le lac à son niveau original, et à prévenir ainsi les inondations dont on s'est plaint.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

OTTAWA, 12 avril 1887.

A H. F. PERLEY, écr.,
Ingénieur en chef des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant de l'examen que j'ai fait du lac Saint-Jean, pendant la dernière saison :—

EMBOUCHURES DU LAC.

Dans mon rapport de l'examen du lac Saint-Jean, fait en 1885, j'ai dit que le lac avait deux embouchures, la Petite-Décharge et la Grande-Décharge. J'ai décrit la Petite-Décharge comme étant composée de cinq bras, dont quatre et une partie du cinquième étaient traversés par des barrages destinés à faciliter les opérations du commerce de bois. Durant la saison dernière j'ai fait une exploration de cette décharge, dont je vous soumets le plan, marqué n° 2, qui indique les différents bras et la position des barrages. J'ai aussi préparé des coupes des barrages, que vous trouverez indiquées sur le plan général du lac, marqué n° 1, que je vous soumets.

La Grande-Décharge commence à la tête des îles qui sont indiquées sur le plan général et entre lesquelles le courant a une vitesse de cinq pieds à la seconde. A une distance d'environ un mille, en aval de la tête de ce courant, la décharge a un lit rétréci de 850 pieds de largeur à l'eau basse, et ici commencent les rapides. A une distance de quelques cents pieds en bas de la tête de ces îles, le chenal s'élargit et renferme d'autres îles. De cet endroit, à environ trois milles, en aval, ce n'est qu'une suite de rapides et d'îles. Ici, le chenal tourne à gauche et forme un coude qu'à l'avenir je désignerai sous le nom de coude de la Grande-Décharge. Il n'est pas nécessaire, pour le présent, de décrire ce chenal plus au long.

TRIBUTAIRES DU LAC.

Ayant terminé l'examen des embouchures du lac, j'ai cherché à connaître la capacité des rivières qui l'alimentent. Celles-ci sont au nombre de onze, dont trois, l'*Ashuapmouchuan*, la *Mistassini* et la *Peribonca*, sont très grandes. Après avoir obtenu des renseignements sur la nature de ces rivières, de personnes qui les ont remontées souvent sur un parcours de plusieurs milles, j'ai appris que leurs lits sont tellement irréguliers et remplis d'îles, qu'il faudrait remonter l'une ou l'autre de ces rivières, sur un parcours de 150 milles ou plus, avant de rencontrer un endroit favorable pour y mesurer sa capacité ; ajoutez à ceci, le fait que toutes les branches de ces rivières devraient être mesurées, et nous sommes forcés de conclure que ce travail ne pourrait pas être accompli en moins de trois ou quatre saisons ; c'est pourquoi j'ai abandonné l'idée de mesurer les tributaires du lac.

N'ayant pas réussi, malgré mon désir, à obtenir les capacités des rivières alimentant le lac, ce qui aurait beaucoup aidé à résoudre la question des débordements,—il m'a fallu utiliser à cette fin, la superficie du lac, qui, d'après les autorités du ministère des terres de la couronne, à Québec, est de $365\frac{4}{10}$ milles carrés.

ÉPOQUES DE L'EAU HAUTE ET DE L'EAU BASSE.

Nous avons placé des échelles d'eau ou indicateurs l'année dernière, à différents endroits, afin de coter les niveaux du lac, à l'eau basse, et subséquemment tous les jours, jusqu'au moment de l'eau haute. D'après les informations que nous avons pu ainsi recueillir, nous pouvons dire que le lac a deux époques d'eau haute et d'eau basse. Le niveau baisse au minimum, vers le 1er avril ; il reste en cet état pendant une couple de jours, puis il hausse et se trouve au maximum vers le 12 mai et y reste pendant à peu près un mois. Alors, il baisse jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau de l'eau basse vers le 1er septembre, et y reste pendant environ trois semaines, puis il hausse de nouveau jusqu'à ce qu'il atteigne son maximum vers le mi-novembre, et une couple de jours ensuite, il baisse de nouveau jusqu'à son minimum, le ou vers le 1er avril.

NIVEAUX DES TERRAINS INONDÉS ET DE L'EAU HAUTE.

Les cultivateurs établis sur les bords du lac, se plaignent que leurs terres sont toujours inondées, en partie, par l'eau haute du printemps, et qu'en conséquence, ils

ne peuvent les ensemencer au temps convenable. Ils disent qu'autrefois le lac n'atteignait pas le niveau élevé d'aujourd'hui qu'ils attribuent aux barrages, qui traversent les différents bras de la Petite-Décharge.

J'ai examiné une partie des terrains inondés, et j'ai constaté dans quelques cas, que leur niveau se trouvait à environ 3½ pieds au-dessous du niveau de l'eau haute du printemps de 1885 ; les cultivateurs m'ont dit que le niveau de l'eau haute de 1885 correspondait au niveau ordinaire de l'eau haute du lac. Si, donc, l'on réduisait le niveau de l'eau haute du lac, à 3½ pieds, au-dessous de son élévation ordinaire, les cultivateurs pour la plupart, seraient libérés de leur grief actuel ; de sorte, que le problème à résoudre, est celui de trouver les moyens qui préviendront le haussement des eaux du lac à plus de 3½ pieds au-dessous du niveau de l'eau haute qu'il atteignit durant le printemps de 1885, et qui, d'après le registre de l'indicateur serait 197.37—3.50=193.87.

Quelle qu'en soit la cause, je ne doute pas que l'eau du lac n'ait jamais atteint, pendant le printemps des années antérieures, un niveau aussi élevé qu'à présent. Les faits suivants nous conduiront à cette conclusion :

Il y a de larges grèves de sable, sur les bords du lac, en divers endroits, à l'eau basse. Sur la grève, à l'embouchure de la rivière Grand-Mont, il y a, gisant dans le sable, des troncs de plusieurs gros arbres, dont les racines sont visibles pendant l'eau basse de l'automne et maintiennent les troncs en place, quoique le sol ait été creusé et enlevé par l'eau fuyante, sur une étendue de plusieurs pieds, au-dessous du corps de chaque arbre, de sorte que pendant l'eau basse le tronc est quelquefois élevé de plus de 3 pieds au-dessus du sol, dans une position verticale, et supporté par un réseau de racines.

Dans un cas, là où il y avait un pin desséché, de 2 pieds de diamètre, occupant la position susdite, j'ai trouvé que le niveau de la fourche, à la naissance des racines, était à 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute ordinaire. Il s'en suit donc, que, durant la vie de cet arbre, et avant qu'il mourût par suite du défaut de terre autour de ses racines, le niveau du lac n'a pas haussé à plus de 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute ordinaire, qu'il atteint aujourd'hui.

Ayant ainsi établi le fait, que l'eau du lac atteint maintenant un niveau beaucoup plus élevé qu'antérieurement, nous devons conclure que ce phénomène résulte d'une alimentation plus considérable qu'autrefois, ou d'obstacles qui existent aujourd'hui, mais n'existaient pas à une époque antérieure, pour empêcher le libre écoulement des eaux.

Nous n'avons pas de renseignements sur l'alimentation du lac, antérieurement, et conséquemment, l'examen de la première des causes mentionnées, n'est guère praticable. Relativement à la deuxième des causes que l'on a supposée, il faut dire que les têtes des deux décharges sont composées de roc, de sorte qu'elles n'ont pas été obstruées dernièrement par suite d'accumulation de vase, ou autrement. La seule cause qui doit être examinée est l'obstruction de la Pétite Décharge par les barrages, et nous discuterons, au long, cette question, à la fin de ce rapport.

DÉCHARGE ANTÉRIEURE SUPPOSÉE.

J'ai fait un examen du pied du lac, avec l'intention de trouver un endroit favorable pour y pratiquer une décharge additionnelle qui règlerait le débordement. Pendant mes recherches, j'ai trouvé un endroit qui m'a paru être le lit d'une décharge antérieure du lac. J'ai déjà fait allusion à cette localité dans une première communication que je vous ai adressée ; depuis cette époque, j'ai fait un examen de la dite localité, j'en ai préparé un plan, marqué n° 3, et une coupe, que je vous soumets.

Je n'affirmerai pas que cette localité a contenu une embouchure du lac qui est disparue. La description suivante nous permettra de juger cette question.

Sur tout le parcours d'un mille, à partir du lac, les côtes le long de cette localité, sont plus élevées que le niveau ordinaire de l'eau haute, et quoi qu'elles ne s'élèvent, nulle part, à plus de 7 pieds au-dessus de ce niveau, nous y trouvons un marais de plus de 14 pieds de profondeur. Durant le printemps, un petit ruisseau découle de ce marais vers le lac, et à environ trois quarts de mille du lac, il y a un autre ruis-

seau appelé le " Ruisseau-Rouge " qui sort du même marais et se dirige en sens contraire. Ce dernier, coule sans cesse et se déverse dans le coude de la *Grande-Décharge*, après avoir parcouru une distance d'environ trois milles. Les lits de ces ruisseaux, ainsi que celui du marais d'où ils originent, sont bornés par des rochers, et cet espace circonscrit, ressemble tant à une décharge antérieure du lac, que je n'ai pas résisté au désir de l'examiner, afin de m'assurer de la possibilité d'y ouvrir un chenal qui permettrait de régler le débordement du lac.

DIMENSIONS DE LA TRANCHÉE A PRATIQUER DANS CETTE EMBOUCHURE POUR ABAISSER LE NIVEAU DE L'EAU HAUTE DU LAC, À $3\frac{1}{2}$ PIEDS PLUS BAS.

Pour utiliser cette localité, afin d'abaisser le niveau de l'eau haute du lac, nous supposerons une tranchée qui la traverserait avec une inclinaison d'un pied, par mille, une largeur de 200 pieds, et une profondeur de 9 pieds, au-dessous du niveau de l'eau haute, en partant du lac. Alors, si l'on applique la formule de Kutter, relativement aux canaux en bon ordre, où le coefficient du frottement n est 0.025 nous aurons, après une légère modification :

$$v = 87{\cdot}81 \sqrt{r\,s} \quad \text{et } Q = 1{\cdot}22\ L\,r^{\frac{3}{2}}$$

Où r = la profondeur moyenne = 9 pieds ; s = le sinus de l'inclinaison = $\frac{1}{5280}$; L = la largeur = 200 pieds ; v = la vélocité par seconde, et Q = le débit en pieds cubes, par seconde.

Que x indique une hauteur quelconque de l'eau dans le canal ; pour la hauteur x nous obtenons $Q = 1{\cdot}22\ L\,x^{\frac{3}{2}}$; de là nous avons $1{\cdot}22\ L\,x^{\frac{3}{2}}\,d\,x$ = la somme de tous les débits par seconde durant la période $d\,x$; ou, c'est la différentielle de tous les débits par seconde durant l'espace x ; de sorte que $\int 1{\cdot}22\ L\,x^{\frac{3}{2}}\,dx$ = la somme même, et comme x est le nombre de ces débits, nous obtenons $Q = \dfrac{1{\cdot}22\ L \int x^{\frac{3}{2}}\ dx}{x}$ = le débit moyen par seconde durant l'espace x. Intégrant cette expression et mettant x entre les limites o et r nous obtenons $Q = 0{\cdot}488\ L\,r^{\frac{3}{2}}$. Substituant les valeurs de r et L, r étant = à 9 pieds et L = 200 pieds, nous obtenons $Q = 0{\cdot}488 \times 200 \times 9^{\frac{3}{2}} =$ 2,635 pieds cubes. Ce calcul représente le débit moyen par seconde, à travers la tranchée, depuis le moment où l'eau du lac commence à y entrer, jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau de l'eau haute.

Le 27 avril 1886, d'après le registre de l'indicateur, l'élévation du lac était à 184.85 ; le 28, elle était à 186.65 et le 12 mai, à 194.83 ; de sorte que le 27 avril, le niveau du lac était à 9.98 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute et si la tranchée eut existé alors, l'eau aurait commencé à s'y engager à quelque moment de ce jour. L'eau ayant atteint son niveau maximum le 12 mai, il a donc fallu, du 27 avril au 12 mai pour qu'elle s'élevât de 9.98 pieds. Ce qui correspond à 15 jours ou à 1,296,000 secondes, qui, multipliées par le débit moyen, donneront la quantité entière d'eau, qui s'écoulera par la tranchée pendant ce laps de temps, ou 1,296,000 × 2,635 = 3,414,-960,000 pieds cubes. La superficie du lac est de $365\frac{4}{10}$ milles carrés, ou de 10,186,-767,360 pieds carrés, en sorte que nous avons $\dfrac{3{,}414{,}960{,}000}{10{,}186{,}767{,}360} = 0{\cdot}337$ pied ou = 4 pouces.

Pour cette raison, si l'on faisait dans cet ancien chenal, une tranchée partant du lac, de 200 pieds de largeur, dont le fond à son point de départ, serait à 9 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute ordinaire, avec une inclinaison d'un pied dans un mille, elle ne pourrait réduire le niveau du lac, que de 4 pouces au dessous du niveau ordinaire de l'eau haute.

Comme le débit par une telle tranchée varierait suivant la largeur et la racine carrée de l'inclinaison, il est manifesté que si nous tentons d'abaisser le niveau du lac à $3\frac{1}{2}$ pieds au dessous du niveau de l'eau haute, en utilisant cet ancien chenal, nous aurons à y pratiquer une tranchée dont la base sera 9 + $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du

niveau de l'eau haute avec une largeur de 700 pieds et une inclinaison de 9 pieds au mille, ce qui nécessiterait une excavation contenant plusieurs millions de verges cubes de déblais.

Ayant entièrement examiné les rives de l'extrémité d'aval du lac, je conclus qu'il n'y a pas de localité, en dehors des lits des embouchures actuelles, où nous pourrions établir un chenal pour abaisser le niveau des eaux hautes du lac, aux limites désirées, sans dépasser les bornes d'une dépense raisonnable.

EFFETS DES BARRAGES DE LA PETITE-DÉCHARGE.

Les lits des embouchures où sont construits les barrages de la Petite-Décharge sont très inégaux, et conviennent à la formule de Kutter, 3e classe, où l'on suppose que le lit du chenal est composé de gros cailloux et le coefficient du frottement $n=0{\cdot}035$. D'après une légère modification de cette formule nous aurons

$Q = L\,r \times 61{\cdot}05\sqrt{rs} = 61{\cdot}05 L\, r^{\frac{3}{2}}\sqrt{s}$, où $Q =$ le débit en pieds cubes, par seconde ; $L =$ la largeur du chenal ; $r =$ la profondeur moyenne et $s =$ le sinus de l'inclinaison.

La déclivité de la Petite-Décharge est de 18 pieds, en nombres ronds ; elle diminue de quelque peu à l'eau haute et augmente à l'eau basse. Ces débouchés ont une longueur d'un mille environ chacun ; de sorte que $\sqrt{s} = 0{\cdot}058$ et $Q = 3{\cdot}541\, L\, r^{\frac{3}{2}}$.

Que $x =$ une hauteur quelconque de l'eau dans le débouché et nous obtenons pour la hauteur x : $Q = 3{\cdot}541\, L\, x^{\frac{3}{2}}$. Et $3{\cdot}541\, L\, x^{\frac{3}{2}} dx =$ la somme du débit par seconde tandis que l'eau hausse dans l'espace dx ; ou, c'est la différentielle du montant de tous les débits, par seconde, durant le haussement de l'eau dans l'espace x. D'où $\int 3{\cdot}541\, L x^{\frac{3}{2}} dx =$ la somme même, et comme x est le nombre de ces débits, nous obtenons $Q = \dfrac{3{\cdot}541\, L \int x^{\frac{3}{2}} dx}{x}$ = le débit moyen, par seconde, durant le haussement du lac dans l'espace x.

En intégrant cette expression entre les limites o (zéro) et r nous obtenons $Q = 1{\cdot}416\, L\, r^{\frac{3}{2}}$

Ce calcul représente la décharge moyenne par seconde, qui, multipliée par la durée du haussement de l'eau, donnera la quantité entière qui s'écoulerait par chaque décharge durant la période de temps que durerait le haussement de l'eau jusqu'à la hauteur r si le barrage n'existait pas. Dans le cas actuel, si L représente la largeur d'une des passes, ou la longueur d'un des barrages, et r la hauteur, alors Q multiplié par la durée du haussement, dans l'espace r, représentera la quantité d'eau que le barrage refoule dans le lac.

En examinant les sections de ces barrages, on pourra constater que le barrage n° 1 occupe une étendue de 1,552 pieds carrés et que son sommet est à 197·37 d'élévation. L'élévation du sommet du barrage dépasse ce chiffre, mais comme elle n'est pas effective, au-dessus du niveau de l'eau haute, nous disons pour cela que l'élévation du barrage correspond à celle de l'eau haute. Le fond du barrage est à une élévation de 183·37 ; sa hauteur r est de 14·00 pieds ; sa largeur L est de 121·00 pieds. Le débit moyen [à travers le chenal qu'il occupe, d'après la formule susdite sera $Q=$ 8,975·10 pieds cubes, par seconde.

Lorsqu'on examine le registre de l'indicateur, nous trouvons que le 26 avril, l'élévation du lac était à 183·37 et que le 12 mai il avait atteint son niveau maximum ; de sorte qu'il a fallu une période de 17 jours pour que le lac s'élève du fond au sommet du barrage, ce qui correspond à 1,468,800 secondes ; or 8,975·10 × 1,468,800= 13,182,628,880 pieds cubes, qui représentent la quantité entière de l'eau que ce barrage fait refouler dans le lac.

Le tableau suivant peut être facilement étudié :

N° du barrage.	Superficie.	Elév. sommet.	Elév. fond.	Hauteur r	Largeur L.	Débit Q.
1..........	1,552	197·37	183·37	14·00	121·00	8,975·10
2..........	660	197·10	189·37	7·73	94·50	2,875·80
3..........	820 90	197·10	181·41	15·69	60·00	5,280·20
4..........	1,618·80	194·44	180·47	13·97	125·00	9,242·00
5......	1,441·16	194·59	186·00	8·59	184·00	6,559·50

Durée du haussement de l'eau, du fond au sommet du barrage, d'après le registre de l'indicateur :

N° du barrage.	L'eau atteint le fond.	L'eau atteint le sommet.	Durée du haussement.	Secondes.
1..................................	26 avril................	12 mai....................	17 jours................	1,468,800
2..................................	29 do	12 do	14 do	1,209,600
3..................................	24 do	12 do	19 do	1,641,600
4..................................	23 do	12 do	20 do	1,728,000
5..................................	28 do	12 do	15 do	1,296,000

Quantité d'eau retenue par chaque barrage :

	Débit.		Durée du haussement.		Quantité d'eau retenue.	
No. 1..........	8,975·10	×	1,468,800	=	13,182,626,880	pieds cubes.
" 2......	2,875·80	×	1,209,600	=	3,478,567,680	do
" 3...... -	5,280·20	×	1,641,600	=	8 667,976,320	do
" 4...........	9,252·00	×	1,728,000	=	15,970,176,000	do
" 5..............	6,559 50	×	1,296,000	=	8,501,112,000	do
Total..................................					49,800,458,880	do

L'étendue du lac est de 365 $\frac{4}{10}$ milles carrés = 10,186,767,630 pieds carrés. Si ce chiffre sert de diviseur au total ci-dessus qui exprime la quantité d'eau accumulée dans le lac à cause de ces barrages, nous obtenons

$$\frac{49,800,458,800}{10,186,767,630} = 4\ 90 \text{ feet.}$$

Donc, le lac s'élève de 4$\frac{9}{10}$ pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau haute, par suite de l'existence des barrages.

BARRAGE N° 6, À LA GLISSOIRE DE SAINT-JOSEPH D'ALMA.

Outre les cinq barrages sus-nommés il y en a un autre à la tête de la glissoire de Saint-Joseph d'Alma, sur la Petite-Décharge. Ce barrage est situé à plusieurs milles en aval du lac et se trouve à environ 20 pieds au-dessous de son niveau. Il n'affecte pas le niveau du lac, mais un fermier du nom d'Alexis Tremblay, de l'île d'Alma, se plaint, que ce barrage refoule les eaux de la Petite-Décharge qui inondent sa terre. Lorsque je suis allé faire l'examen de cette localité, la crête du barrage était couverte d'une couche d'eau de 30 pouces.

Il n'y a pas de doute que ce barrage refoule l'eau de la Petite-Décharge, et élève son niveau, mais jusqu'à quelles limites M. Tremblay peut-il réclamer des dommages, il est difficile de le dire, sans connaître le niveau de l'eau haute de la localité avant la construction du barrage ou avant que M. Tremblay possédât sa ferme. Nous n'avons pas de renseignements certains pour nous guider maintenant à ce sujet ; mais il est manifeste que le montant des dommages doit être peu élevé, puisque la

terre descend en pente vers la rivière, à raison d'un pied dans seize, de sorte qu'une élévation de 10 pieds dans le chenal de la Petite-Décharge couvrirait seulement une lisière de 160 pieds sur les confins de l'extrémité de sa terre.

Cette lisière de terre de 160 pieds, est de bonne qualité; une autre petite portion au bout de sa terre est plus basse et recouverte de saules.

SONDAGES DU LAC.

Vous verrez par le présent rapport que j'ai fait l'examen de tous les sujets que vous aviez énumérés dans vos instructions, excepté les sondages du lac. Je ne pouvais faire ces sondages avec sûreté, en me servant du bateau qui était à ma disposition. En vérité, il n'aurait pas été sûr de faire ces sondages avec un petit bateau, car la surface de l'eau est quelquefois si agitée que les petites embarcations peuvent y couler; de plus, il s'élève sur le lac, en moins d'une demi-heure, des coups de vents qui soulèvent les vagues jusqu'à plus de sept pieds de hauteur. Une fois, moi et mes hommes, nous avons échappé difficilement à une de ces rafales; nous étions à 800 pieds au large du rivage, alors, et nous eûmes à peine le temps de nous mettre en sûreté.

Le temps le plus propice pour sonder le lac, serait en hiver, parce qu'à cette époque on peut faire les sondages avec plus de précision et sans exposer la vie des sondeurs.

Beaucoup de colons sont aujourd'hui établis sur les bords du lac, dont plusieurs semblent bien réussir. Ils anticipent un grand accroissement de prospérité avec l'achèvement du chemin de fer, dont ils attendent la réalisation dans le cours de cette année.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,

Ingénieur, ministère des travaux publics.

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef, travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 avril 1886.

MONSIEUR,—Suivant vos instructions, je me suis rendu au lac Saint-Jean afin de rechercher les moyens d'amoindrir l'étendue de son débordement durant l'eau haute, et aussi de rechercher les meilleures dispositions à prendre pour en faciliter la navigation, en mesurant sa profondeur, à certains endroits, afin de choisir les lieux les plus favorables pour des havres et des jetées.

Je suis arrivé au lac le 26 août, et j'ai de suite cherché d'obtenir les renseignements nécessaires pour me guider dans les études à faire au sujet de son débordement. J'ai fixé une échelle d'eau ou un indicateur au pont de la Belle Rivière, et j'en ai planté une autre près de l'embouchure de la rivière Grand-Mont. J'ai ensuite entrepris l'examen des décharges du lac et de ses tributaires.

EMBOUCHURES DU LAC.

Le lac se décharge par deux débouchés que l'on appelle la "Petite-Décharge" et la "Grande-Décharge." Ces deux embouchures se réunissent à environ dix milles en bas du lac et forment la rivière Saguenay.

PETITE DÉCHARGE.

La Petite-Décharge comprenait autrefois, cinq branches, dont quatre et une partie de la cinquième ont été fermées par des barrages. Le nom de "Petite-Décharge" s'applique à la cinquième de ces branches.

A partir du lac, elle constitue un rapide continu sur une distance d'environ 500 verges. A l'extrémité de ce rapide, existe une petite baie d'eau presque dormante et sur une distance d'environ 1¾ mille, le courant est très lent jusqu'à ce qu'on atteigne un autre rapide. La déclivité du premier rapide était de 18.60 pieds. Les branches qui sont fermées par des barrages aboutissent à la baie d'eau dormante. J'ai pris des

sections de ces barrages, que je vous transmettrai avec mon rapport général, après l'achèvement de l'exploration.

Pendant l'eau basse de l'automne, le débit est de 2,000 pieds cubes par seconde, et à l'eau haute il est de 5,700 pieds cubes par seconde.

GRANDE-DÉCHARGE.

La Grande-Décharge est la principale embouchure du lac Saint-Jean. A l'eau basse en automne, son débit est de 52,300 pieds cubes par seconde, et à l'eau haute, de 149,600 pieds cubes par seconde.

TRIBUTAIRES DU LAC.

Onze rivières, paraît-il, concourent à l'alimentation du lac, dont trois, l'*Ashuapmouchuan*, la *Mistassini* et la *Péribonca*, ont des proportions gigantesques. Lorsque l'on considère que nonobstant l'étendue de 365 milles carrés du lac et son débit à l'eau haute de 153,300 pieds cubes par seconde, son niveau s'élève encore de 14 pieds pendant quelques semaines, nous pouvons alors imaginer le volume immense d'eau qui doit s'y déverser.

L'avancement de la saison, ainsi qu'un personnel insuffisant, ne m'ont pas permis d'entreprendre le mesurage de ces rivières.

EAU HAUTE ET EAU BASSE.

Le premier point de repère fut marqué sur le pont de la Belle-Rivière dont on adopta l'élevation à 200 pieds au dessus du plan de comparaison. Suivant ce plan, l'élevation de l'eau haute, telle qu'indiquée par les cultivateurs de l'endroit et par les débris gisant sur la grève, était à 197.37 pieds. D'après le registre des indicateurs, le niveau du lac cessa de baisser le 1er septembre et resta stationnaire jusqu'au 20 du même mois. Son niveau était alors à 182.53, de sorte que le baissement du lac, depuis l'eau haute du printemps jusqu'à l'eau basse de l'automne, a été de 14.84 pieds.

ANCIEN CHENAL.

Partant de la Grande-Décharge et suivant le côté est du lac jusqu'au point où commence le courant, la côte est composée de roc sur le parcours d'un mille, puis le rivage devient sablonneux sur le parcours de plus d'un autre mille, où se présente le lit d'un petit ruisseau que j'ai remonté jusqu'à sa source, dans un marais, dont le niveau était à 1 pied au dessous de celui de l'eau haute.

Ce marais se dirigeait vers la Grande-Décharge avec laquelle il communiquait par un ruisseau de 60 à 70 pieds de largeur. Une perche de 7 pieds de longueur n'atteignit pas le fond du marais à la tête du ruisseau.

Cette localité serait très favorable à l'excavation d'une tranchée pour décharger le lac. J'y aurais fait une course, si la saison n'eût pas été aussi avancée, mais pour faciliter des examens ultérieurs, j'ai marqué un point de repère sur la souche d'un merisier d'environ 6 pouces de diamètre, et 4 pieds de hauteur, près de l'embouchure du premier ruisseau que j'ai mentionné, et à une élévation de 204.42 pieds.

Pour faciliter les explorations futures du lac, j'ai établi des repères aux embouchures de toutes les rivières qui s'y jettent, ainsi qu'à la tête de la Grande et de la Petite-Décharge. La liste suivante, indique la description et l'élévation de ces points de repères.

REPÈRES.

Belle-Rivière.

	Elévations. Pieds.
Repère n° 1.—Sur l'extrémité d'une poutre sur la pile centrale du pont	200.00

Belle-Rivière.

Repère A.—Sur l'allége de la fenêtre de la maison de Harvey au bout nord du pont..	211.10

Rivière Grand-Mont.

R. 2.—Sur un gros cèdre à la pointe de la rive droite à l'embouchure de la rivière........ 192.95

Rivière Koushpaganish.

R. 3.—Sur l'allége de la fenêtre de la *maison de Fortin*, rive droite de la rivière........ 224.41

Rivière Métabetchouan.

R. 4.—Sur une poutre près de la porte du magasin de Price, rive gauche de la rivière........ 201.70

Rivière Ouiatchouan.

R. 5.—Sur la souche d'un petit peuplier à environ 200 pieds en montant la rivière, rive droite........ 210.02

Rivière Ouiatchouanish.

R. 6.—Sur une poutre des fondations du moulin de Tremblay, près du coin, extrémité sud........ 205.57

Rivière aux Iroquois.

R. 7.—Sur la souche d'un petit peuplier, à 270 pieds de la rivière, rive droite, à un demi-mille du lac........ 199.06

Rivière Ashuapmouchouan.

R. 8.—Sur une poutre de la façade de la maison de Normandin, rive droite de la rivière........ 206.59

Rivière Mistassini.

R. 9.—Sur la souche d'un petit peuplier sur le bord d'un petit ravin........ 202.88

Rivière Péribonca.

R. 10.—Sur une épinette sur la rive droite d'un ruisselet, à environ un mille en aval du pied de l'île, à l'entrée de la rivière........ 198.86

Rivière aux Cochons.

R. E.—Sur une épinette sur la rive gauche de la rivière, à 30 pieds du bord de l'eau........ 197.71

Ancien chenal ou tranchée proposée.

R. 11.—Sur la souche d'un merisier de 4 pieds de hauteur, à 60 pieds au sud du ruisseau qui sort du marais........ 204.42

Grande-Décharge.

R. 12.—Sur un merisier à 50 pieds de la grange, près du bureau des travaux. 211.35

Petite-Décharge.

R. 13.—Sur un merisier à 100 pieds en amont du barrage, rive gauche...... 191.42

Petite-Décharge.

R. 14.—Sur la souche d'un petit pin, à 25 pieds en aval du barrage, rive gauche........ 200.51

Le personnel insuffisant qui était à ma disposition, et l'avancement de la saison lors de mon arrivée au lac, ainsi que les vents forts continus et la pluie, durant le séjour que j'y ai fait, m'ont empêché d'exécuter certains travaux nécessaires que des circonstances plus favorables m'auraient permis de faire.

La surface du lac fut tellement agitée qu'on n'aurait pu prendre des sondages avec d'autre embarcation qu'un vapeur. En vérité, aucun petit vaisseau n'aurait résisté aux vagues durant la grande partie du temps que j'y ai travaillé. Les mois

de septembre et d'octobre ne sont pas favorables, nulle part, à la navigation à voile ou autrement. Ces mois constituent la période des tempêtes des équinoxes, qui cette année n'ont pas épargné le lac Saint-Jean.

AUTRES EXAMENS À FAIRE.

En outre des travaux de l'année dernière, il est nécessaire de prendre des sondages aux embouchures des rivières qui se jettent dans le lac. Il faudra de plus, faire un relevé des passes de la Petite-Décharge, et du marais auquel on a fait allusion. L'on pourra ensuite résoudre la question du débordement, même si l'on ne réussit pas à connaître la quantité d'eau fournie par les tributaires du lac.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,
Ingénieur, ministère des travaux publics.

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics.

ANNEXE No 9.

RAPPORT

SUR

L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC,

PAR LES

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

ANNEXE No

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 24 septembre 1887.

MONSIEUR,—En conformité de la demande que vous avez faite dans votre lettre du 30 juin dernier, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport de notre ingénieur en chef sur l'approfondissement du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887. J'ajouterai que l'original du rapport de M. Kennedy a été collationné avec soin avec la copie mécanigraphique, et que cette dernière est une copie conforme.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

M. ANTOINE GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 20 septembre 1887.

CHER MONSIEUR,—En conformité de la demande du secrétaire des travaux publics, j'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Il s'agit de porter la profondeur du chenal des bâtiments à eau basse à 27½ pieds au lieu de 25 pieds comme elle est aujourd'hui. La largeur du chenal restera la même, savoir, 300 pieds dans les endroits sans courbes, et 450 pieds là où il y a des détours et où il y a besoin d'une plus grande largeur.

A l'ouverture de l'exercice, les travaux se poursuivaient sur plusieurs endroits entre le cap Charles et Montréal, avec le dragueur et les alléges de la commission ; et ils ont continué pendant tout l'exercice à l'exception de la saison d'hiver.

Suivent les principaux détails des travaux accomplis dans le cours de l'exercice, ainsi que des prix de revient de ce qui était fait à la clôture de la saison de navigation 1886.

CAP CHARLES.

Le creusage 'du chenal à travers la principale batture, qui est en schiste, a été continué avec un dragueur et un monte-pierre, depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 18 novembre 1886. L'ouvrage a été repris au milieu de mai 1887 et continué avec un ou deux dragueurs et un monte-pierre jusqu'au 19 juin, date à laquelle le

creusage de la batture principale était à peu près fini jusqu'à une profondeur de 26 pieds aux plus basses eaux et de 27½ à la mi-marée pendant les petites mers.

Les dragueurs ont enlevé dans le cours de l'exercice 61,065 verges cubes de déblais, mesurés au chaland, qui ont coûté 33½ centins la verge, et les monte-pierre 4,720 verges cubes qui ont coûté 65 centins la verge.

POUILLIER RAYER.

On a tenu un dragueur à l'œuvre pendant la plus grande partie de l'automne, et un dragueur et un monte-pierre pendant la première partie de cet été. A la fin de l'exercice toute la batture principale avait été creusée jusqu'à une profondeur de 26 pieds aux plus basses eaux. Il reste à creuser les bords des battures qui réunissent la batture principale à celles du Cap-Charles et du Cap-à-la-Roche.

Les dragueurs ont enlevé dans le cours de l'exercice 14,392 verges cubes de tu avec plusieurs cailloux, qui ont coûté $1.10 la verge; les monte-pierre ont enlevé 1,014 verges cubes de gros cailloux au prix de 72 centins la verge.

CAP-À-LA-ROCHE.

Le creusage du chenal à travers la batture, qui est en schiste, a été poursuivi durant les saisons de navigation à l'aide d'un dragueur qui a été aidé d'un second au printemps, et de temps à autre d'un monte-pierre.

Quantité enlevée, 89,313 verges cubes à 29½ centins la verge.

CAP LEVRAUT ET TRAVERSE DE BATISCAN.

Les travaux étaient en voie de construction au commencement de l'exercice et ont été continués jusqu'au milieu de septembre avec un dragueur et un monte-pierre.

Quantité draguée, 37,530 verges cubes; cailloux enlevés par le monte-pierre, 543 verges cubes; coût moyen, 22½ centins la verge.

POINTE CITRONILLE.

Une batture étroite en sable, s'étendant en travers du chenal, a été creusé jusqu'à 27½ pieds aux plus basses eaux, dans le cours de l'été dernier.

Quantité enlevée 23,861 verges cubes, revenant à 19½ centins la verge.

CHAMPLAIN.

Les travaux ont été commencés avec un dragueur de bonne heure en juin 1887, et se poursuivaient à la fin de l'exercice. Quantité draguée 4,010 verges cubes.

BÉCANCOUR.

Un des dragueurs à cuiller, du port de Montréal, a été employé environ trois mois de l'été dernier à couper une petite batture dure au détour du chenal. Quantité enlevée 10,676 verges cubes.

PORT SAINT-FRANÇOIS.

Des battures de peu d'étendue consistant en cailloux et en argile dure ont été creusées l'automne dernier au moyen de dragueurs et de monte-pierre. Quantité enlevée, 9,704 verges cubes revenant à 37½ centins la verge.

LAC SAINT-PIERRE (Y COMPRIS LA TRAVERSE DE NICOLET).

Deux dragueurs ont été employés aux travaux pendant toute la saison de la navigation. Quantité draguée, 727,200 verges, revenant au prix remarquablement bas de $2\frac{9}{10}$ centins par verge.

STONE ISLAND ET ILE-DE-GRACE.

Dans l'automne de 1886 on a porté le chenal à une profondeur de 27½ pieds à eau basse sur un parcours de 7,000 pieds. Quantité enlevée, 98,430 verges cubes, revenant à 9 centins la verge.

CHENAL DE CONTRECŒUR.

Un, deux et quelquefois trois dragueurs ont été employés dans le cours de l'été et de l'automne, et un au commencement de la présente saison, aux travaux d'approfondissement, qui sont presque terminés à l'heure qu'il est. Quantité enlevée, 115,245 verges cubes, revenant à 18 centins la verge.

VARENNES.

Du milieu d'octobre à la fin de la saison, un dragueur a été employé à l'approfondissement. Quantité enlevée, 92,310 verges cubes, revenant à 5½ centins la verge.

POINTE-AUX-TREMBLES (EN HAUT).

Deux dragueurs ont été employés une partie de l'automne dernier, et ont enlevé 46,020 verges cubes, en partie du roc, revenant à 12½ centins la verge.

MONTRÉAL.

De petites battures dures et de petits bancs de cailloux ont été enlevés du chenal principal des bâtiments dans le port. Quantité draguée 4,298 verges cubes.

Il a été dragué en tout dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887, 1,341,486 verges cubes. L'année dernière le chiffre était de 1,790,431 verges cubes.

Le matériel flottant employé à ces travaux dans le cours du dernier exercice consiste en sept dragueurs à godets, deux dragueurs à cuiller, deux monte-pierre, huit ou neuf remorqueurs à hélice, cinq barges employées au service du combustible et comme ateliers de forge, seize maries-salopes et quatre chalans. Sur les sept dragueurs, trois sont pour les fouilles en terre et ont des godets de 4, 16 et 28 pieds cubes de capacité, un peut creuser également dans la terre ou dans le roc et a des godets de 16 pieds cubes de capacité, un est pour le roc et a des godets pouvant contenir 4 pieds cubes de déblais, tandis que les deux autres, qui sont aussi pour le roc, ont des godets de 6½ pieds cubes de capacité.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire, etc.

ANNEXE No 10.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU TERRE-PLEIN ET DES BASSINS PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES, ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS,

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

ANNEXE No 10.

TRAVAUX DU PORT DE QUÉBEC,—RIVIÈRE SAINT-CHARLES ET BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N° de renvoi, 83,703.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 24 NOVEMBRE 1887.

MONSIEUR,—En conformité de la demande faite dans votre lettre du 30 juin dernier, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux du port pour le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.
Ottawa.

OTTAWA, 21 novembre 1887.

MONSIEUR,—Je vous adresse, pour les commissaires, le rapport suivant sur les travaux exécutés sous mon contrôle pour la commission à Québec dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

BASSIN LOUISE.

On a obtenu dans la partie extérieure du bassin ou l'avant-port de toute marée, une profondeur de 25 pieds à marée basse, et le creusement du bassin de flot, à l'intérieur, était avancé à la fin de l'exercice. La maçonnerie du mur transversal entre le terre-plein et l'entrée du bassin a été terminée, et une partie de ce mur comprenant les pertuis a été en partie construite. L'entreprise de la construction des vannes, au nombre de sept, a été donnée à M. F. X. Drolet, de Québec, dont l'ouvrage est jusqu'à présent satisfaisant.

Le bois des portes-busquées de l'entrée est arrivé, et on est à le préparer. Dans le cours de l'exercice il a été passé un contrat pour la construction d'un mur imperméable et d'un déchargeoir le long des rues Saint-André et Leadenhall, du côté sud du bassin de flot, et à la fin de l'exercice les travaux n'avaient fait que commencer.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

J'ai à rapporter que ce bassin est terminé, et son utilisation pour la réception de navires à radouber est maintenant commencée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY.
Ingénieur en chef.

M. A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier de la commission du port, Québec.

ANNEXE No 11.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No 11.

GLISSOIRES, ESTACADES, ETC.—DISTRICT DU SAGUENAY.

N° du renvoi, 82,928.

MONSIEUR,—Je vous adresse ci-joint le rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur adjoint, sur la glissoire du Saguenay, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

QUÉBEC, 1er décembre 1887.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'exercice on a reconstruit une nouvelle longueur de 526 pieds de la glissoire et à peu près reconstruit 500 pieds de plus.

On a fait aux estacades, aux barrages et aux caissons d'amarrage, les réparations ordinaires.

Dans le cours de l'exercice 26,500 billots, de 13 à 25 pieds de longueur, ont passé par la glissoire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Surintendant.

M. HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef du département des travaux publics.

ANNEXE No 12.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES — REGION DU SAINT-MAURICE,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur-en-chef

ET

CHAS. LAJOIE, Surintendant.

ANNEXE No 12.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DU SAINT-MAURICE.

N° de renvoi 80,335.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus un rapport de M C. Lajoie, surintendant des glissoires et estcades de la région du Saint-Maurice, sur les constructions dont il a la surveillance, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire du département des travaux publics.

BUREAU DES TRAVAUX DU ST. MAURICE,
TROIS-RIVIÈRES, 6 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, mon rapport sur les travaux sous ma surveillance, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

L'excessive hauteur de l'eau ce printemps a causé des dommages assez considérable à nos estacades, les estimés vous en ont été transmis. Il n'y a pas eu de perte de bois considérable, mais il a fallu beaucoup de travail et un surcroît de dépenses pour en éviter de plus grandes.

Le flottage se fait difficilement; une partie du bois est arrivée à destination, une autre partie est en chemin, et il en restera une assez grande quantité, paraît-il, dans les tributaires jusqu'au printemps prochain.

Montant dépensé pour entretien	$16,929 31	
do do réparation	4,741 49	
		$21,670 80
Montant de l'octroi pour entretien	$15,000 00	
do do réparation	6,500 00	
		$21,500 00
Surplus de dépense		$ 170 80

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Surintendant.

H. F. PERLEY, écr.,
Ingénieur en chef, département des travaux publics.

Les dépenses de réparations ont été faites aux diverses stations comme suit :

ENTRÉE DU SIANT-MAURICE.

Pilier n° 1.—25 pieds par 17=500 pieds de bois renouvelés ; 1 poteau. Lambrissé sur trois faces de six pieds de hauteur en madriers de trois pouces en pin.

Pilier n° 1½.—15 pieds par 18=300 pieds de bois renouvelés. Lambrissé sur trois faces de six pieds de hauteur en madriers de trois pouces en pin.

Piliers n° 8, 9 et 10.—Renouvelés, de 15 pieds de hauteur sur 15 pieds carrés, avec un lombrissage en madriers de trois pouces en pin.

Pilier n° 11.—1 poteau.

Pilier n° 17.—Lambrissé sur les quatre coins avec du bois de six pouces d'épaisseur et dix défenses de 15 pieds et 24 verges de pierre sur le devant.

Pilier n° 18.—18 pieds carrés, renouvelé, de 8 pieds de hauteur ; lambrissé sur les quatre coins avec du bois de six pouces et 14 défenses de 15 pieds et 24 verges de pierre sur le devant.

Pilier n° 19.—18 pieds carrés ; lambrissé sur les 4 coins, 6 défenses et 24 verges de pierre.

Pilier n° 20.—Lambrissé sur une face de 15 pieds carrés et deux défenses de 15 pieds.

Pilier n° 31.—Pour remédier à l'affouillement, 25 verges de pierre.

Pilier n° 32.—Pour remédier à l'affouillement, 50 verges de pierre et fascines.

Pilier n° 36.—24 pieds carrés, renouvelé ; lambrissé en madriers ; 16 défenses et 2 poteaux.

Pilier n° 37.—24 pieds carrés, renouvelé ; lambrissé en madriers et 15 défenses.

Pilier n° 38.—31 x 25, renouvelé. Lambrissé en madriers et 16 défenses.

Pilier n° 39.—31, x 29 renouvelé. Lambrissé en madriers et 16 défenses.

Pilier n° 40.—24 x 20, renouvelé. Lambrissé sur trois faces en madriers de trois pouces, en bois de six pouces sur l'autre côté. 12 défenses et 2 poteaux.

Pilier n° 41½.—30 x 22, renouvelé avec glacis ; lambrissé sur deux faces avec un recouvrement de 27 pieds.

Pilier n° 42.—30 x 15, renouvelé avec glacis ; lambrissé sur 2 faces avec recouvrement de 28 pieds.

Pilier n° 43.—40 x 10, renouvelé avec un lambrissage et 25 verges en pierre. Quatre piles pour poteaux d'amarrage ; vingt verges de pierre comme protection pour chaque pile. 1,500 pieds d'estacade couvertes en madriers de trois pouces, de 4½ pieds de largeur.

EXTRA.

Pour tendre l'estacade entre les deux piles ; 2 ancres de 2,500 livres ; un quai flottant de 48 pieds sur 16 ; 14,433 livres de chaînes.

SHAWINIGAN.

Pilier n° 1.—Reconstruire la pile qui protége la tête de la glissoire avec un garde-fous autour de la pile.

Pilier n° 2.—Placer 2 morceaux de bois de 30 pieds sur le dessus du grand barrage à la tête de la chute.

Pilier n° 3.—Reconstruire un pilier d'amarrage de 11 x 11, carré, 6 pieds de hauteur, avec un poteau.

Pilier n° 4.—Lambrissage des coins des piliers Nos 1, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, 30 défences, 1 toise de pierre, et deux poteaux d'amarrage.

Pilier n° 5.—Reposer quelque morceaux de lambris aux quais du pied de la chute.

Pilier n° 6.—Réparage des estacades sur la batture de manière à les faire servir comme estacades d'une seule pièce de largeur.

Pilier n° 7.—Reconstruction des deux ailes du sud du quai où sont les bâtisses de la station ; l'aile du sud a 106 pieds de longueur et l'autre a 57 pds ; elles ont 14 pds. de

hauteur et sont lestés de pierre. Lambrissage en madriers avec un trottoir de 4 pieds de largeur, et un garde-fous. Construction d'un chalan de 42 pieds sur 8 pieds de largeur.

Pilier n° 9.—Réparations sur le chemin de front, sur la largeur du lot, avec un pont de 24 pieds et garde-corps.

Pilier n° 10.—Quelques réparations faites à différents endroits détériorés par la crûe des eaux du printemps.

GRAND'MÈRE.

Pilier n° 1.—Deux piliers de 10 x 10 sur 8 pieds de hauteur, réparés et remplis de pierre.

Pilier n° 2.—1800 pieds de *boom* rond de 10 pouces.

Pilier n° 3.—Pour couverture d'une bâtisse en bardeau, 36 x 15 pieds.

GRANDES-PILES.

Piliers nos 4, 5, 6.—Revêtement de 12 pieds de largeur sur 20 pieds de longueur sur 10 x 10 pouces d'épaisseur ; 10 défenses de 20 pieds de long sur 10 x 10 pouces d'épaisseur ; 4 toises de pierre dans les piliers.

Pilier n° 2.—Une glacière de 12 x 12 pieds, 9 pieds de hauteur doublée avec du madrier de 3 pouces.

Pilier n° 3.—Une remise de 36 x 12 pieds, en planches.

Pllier n° 4.—70 pieds d'estacades de trois pieds de largeur couvertes en madriers de 3 pouces.

Pier n° 5.—6 poteaux posé dans les piles.

CHARLES LAJOIE,
Surintendant

ANNEXE No 13.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingenieur-en-chef

ET

GEO. P. BROPHY, Ingenieur-Surveillant.

ANNEXE No 13.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA.

(N° 82,703).

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur-surveillant sur les travaux dont il a la charge sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 30 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux dont j'ai le contrôle sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Les trains de bois ont en général réussi à gagner le fleuve sans encombre durant la saison de 1886, et quelques lots seulement de billots et de bois carré ou méplat en ont été empêchés par la baisse du niveau de l'eau dans les tributaires.

Dans le cours de l'automne, quand l'eau était à son plus bas niveau, l'accès des fondations des glissoires et des barrages étant devenu plus facile que dans la première partie de la saison, ces fondations ont été examinées avec soin et réparées.

Suit une liste des travaux de réparations et de reconstruction exécutés après la clôture du flottage ainsi que pendant l'hiver et au commencement du printemps.

SUR L'OTTAWA.

Carillon.

Les estacades et les piliers qui ont été grandement avariés par le tassement des glaces et les crûes de 1885 ont été réparés autant que possible dès avant le 30 juin 1886, mais il restait encore à cette date beaucoup de réparations à faire aux tabliers mobiles et à la jetée latérale de la glissoire, et ces travaux ont été faits aussitôt que le niveau de l'eau a permis aux hommes de travailler aux fondations; les attaches des estacades et les appareils d'amarrage ont aussi été posés au complet, et je suis bien aise de dire que le système d'assujétir les estacades en arrière des piliers de protection, pour les empêcher d'être emportées par la glace au printemps, a jusqu'à présent réussi.

Hull.

On a renforcé les coffrages latéraux et le fond de la glissoire; donné plus de tension aux estacades et ajusté les empellements. On a fait des réparations considérables

à la charpente et au tablier du pont de la glissoire sur lequel la circulation est très considérable, et on a aussi fait des améliorations aux approches.

Chaussée.

Entre le pont de Hull et la traverse du chemin de fer, près de l'approche nord au pont suspendu, la chaussée a été exhaussée et élargie, ce qui l'a rendue plus commode et plus sûre pour le public.

Station du sud de la Chaudière.

Les empellements, les piles latérales et le plancher des glissoires ont été réparés ; les attaches et revêtements des estacades ont été renforcés ; le magasin a été agrandi, et les pièces du tablier régulateur ont été renouvelées ou renforcées par l'insertion de plaques de fer.

Ottawa.

Certaines réparations nécessaires ont été faites aux approches et au tablier du pont suspendu, tandis qu'on a affermi les armatures du pont en fer sur la glissoire de la Chaudière. Au pont Dufferin (sur le canal), qui réunit la rue Wellington à la rue Rideau, on a enlevé et remplacé par de nouveaux matériaux les pièces et le plancher du tablier; posé de nouveaux trottoirs, et pavé la chaussée en blocs de bois goudronnés, ajustés et posés avec soin, avec du gravier. On a réparé la chaussée du pont des Sapeurs (sur le canal), qui réunit la rue Sparks à la rue Rideau, et renforcé les appuis du tablier d'élargissement de ce pont.

Les Chenaux.

Les estacades et leurs attaches ainsi que le ponton mobile sur le passage des bateaux à vapeur, ont été réparés et renforcés. Pour une raison ou pour une autre, il s'est produit depuis deux ans dans la direction et la force des courants aux rapides des Chenaux, un changement qui rend le service des barrages flottants et la conduite des billots et du bois carré plus difficiles que par le passé. On ne comprend pas bien encore la cause de ce phénomène, mais certains travaux de creusage exécutés dans le cours de cette période par la compagnie d'amélioration du haut de l'Ottawa, dans quelques uns des chenaux conduisant aux chûtes des Chats, à environ vingt milles en aval, peuvent avoir eu sur le cours de l'eau une influence qui s'étende jusqu'aux Chenaux.

Glissoire de la Montagne.

On a reconstruit à neuf une partie des fondations, des têtes et des piles latérales; on a changé la disposition des piles d'entrée et renforcé les estacades de direction. Ces travaux ont été faits sans encombre, et il en est résulté une amélioration marquée dans le flottage du bois dès l'ouverture de la saison, et quand les travaux seront tous terminés, les avantages seront encore plus considérables.

Le Calumet.

Les constructions en cet endroit sont très importantes, et depuis quarante ans rendent de grands services, en surmontant les obstacles que présentent les chutes du Grand-Calumet. Elles ont toujours un effort considérable à supporter dû à la plus ou moins grande force des eaux pendant la saison du flottage. On a dernièrement fait certaines réparations pour les besoins de la saison, et on a fait venir une partie des matériaux nécessaires pour toutes les réparations dont les travaux ont besoin, et ces réparations seront faites avant l'ouverture de la saison 1888.

Rocher Capitaine.

Les pièces du fond et des parois de la glissoire ont été réparées. Le plancher nivelé et les fiches et boulons enfoncés à tête perdue.

TRIBUTAIRES DE l'OTTAWA.

La Gatineau.

On a réparé les estacades à l'embouchure de cette rivière et renforcé les piles. L'estacade de partage du lac a été visité et mis en état. On a renouvelé les pièces et les plate-formes de la portière, nettoyé les chenaux de sortie dans lesquels s'étaient accumulés des débris et du bois de rapport, et réparé la cabane des travailleurs ainsi que les clôtures du terrain du gouvernement, qui avaient été endommagées par des coups de vent et par les hautes eaux.

La Madawaska.

L'usure et les accidents résultant du flottage du bois dans son passage par la longue suite de travaux s'étendant depuis l'embouchure jusqu'aux biefs supérieurs de la rivière, sur une distance de plus de trente milles, ont nécessité des réparations à la glissoire d'Arnprior, aux estacades et aux piles du lac près de l'embouchure; aux barrages des rapides Plats; à celui des Petits rapides; à celui des Longs rapides; aux glissoires des Grandes Chûtes (High Falls), de Ragged-Chute, et des rapides de la Chaîne, et à un certain nombre de piles de direction et de barrages en aile sur les biefs supérieurs.

La Coulonge.

En avril 1886, comme la longue glissoire des Grandes-Chutes (High Falls), qu'on était à reconstruire, était à peu près terminée, un bloc de glace descendit d'en amont en emportant dans son cours des parties de trains de bois non protégés, avec partie des estacades, des piles, et du barrage régulateur à la tête de la chute. Le tout a été emporté dans le torrent et il en est résulté une brèche considérable dans les ouvrages. L'automne et l'hiver ont été passés à réparer les dommages causés en cette circonstance, et les efforts faits en ce sens ont si bien réussi qu'à l'exception de certaines réparations à un barrage submergé, retardées par la crûe soudaine et de certains détails secondaires, le tout était terminé et la glissoire était prête pour la présente saison de flottage.

La Noire.

Le mouvement des glaces et les crûes du printemps de 1886 ayant endommagé les estacades et les piles en amont de la tête de la glissoire de la Grande-Chute sur cette rivière, il a fallu dépenser d'assez fortes sommes à renouveler le bois où il était nécessaire à ajouter de la pierre dans les piles et des chaînes aux estacades. Un pilier supplémentaire a dû être construit sous le pont; une partie du plancher de la glissoire a dû être renouvelé, et les fuites d'eau arrêtées là où elles s'étaient déclarées.

La Pétéwawa.

A la première, la seconde et la troisième chute, et à celle du Bois-Dur, les glissoires et les barrages, qui existent depuis aujourd'hui trente ans, ont commencé à perdre l'eau; on les a réparés et rendus aussi étanches que possible au moyen d'un revêtement de madriers et en remplissant une brèche considérable qui s'était formée dans un des barrages à la seconde chute à compter de l'embouchure. L'estacade et les piles sur le lac, à l'embouchure de la rivière, ont aussi été réparés de même que les glissoires, les barrages et les estacades sur les biefs supérieurs de la rivière.

Rivière Du Moine.

On a réparé le glissoir et les barrages aux Grandes-Chutes, et rapiécé le revêtement des barrages en amont de la glissoire.

CONSTRUCTION.

Les travaux à classer sous ce chef ont été faits en amont du lac Témiscamingue, sur le bief de l'Ottawa connu sous le nom des Quinze-Rapides; ils ont consisté à enlever au moyen de pétardement, de dangereux écueils et obstacles, à poser des boulons à anneau, à construire des barrages latéraux et des estacades, dans le but de rendre cette partie difficile de l'Ottawa, praticable pour le flottage du bois, dont il se trouve de grandes quantités dans les riches coupes situées en amont de cet endroit.

L'hiver dernier les eaux de l'Ottawa et de ses tributaires n'ont pas été plus hautes que d'ordinaire, mais il est tombé une immense quantité de neige dans la vallée, et cet amas de neige en même temps que la grande épaisseur de la glace des lacs et des rivières, ont fait craindre une répétition des désastreuses inondations de 1876. Au printemps cependant l'eau n'a pas atteint l'extrême niveau de cette mémorable année, mais les ouvrages ont néanmoins souffert des dommages considérables sur la Madawaska, la Noire, la Pétéwawa, et la rivière Du Moine, et un peu moins sur la Gatineau, à la Montagne et aux autres stations de l'Ottawa. Jusqu'à ce que les eaux aient atteint leurs plus bas niveau, il sera impossible d'estimer correctement le montant des dommages, mais je me contenterai de mentionner que le barrage régulateur à la tête du glissoir de la rivière Noire a été complètement emporté.

Aussitôt que la glace eût quitté les rivières, le mouvement du bois de flottage a commencé sans entraves, et comme l'eau est restée à un niveau favorable jusqu'au commencement de l'été—bien que le niveau soit tombé très rapidement vers la fin de juin—il y a lieu de croire que peu de bois est resté en chemin.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages de glissoires en cette ville, indique ce qu'il a passé de bois dans les ouvrages qui sont sous mon contrôle, et quel a été le chiffre des droits pendant l'exercice auquel a trait le présent rapport.

	Pièces.
Pin blanc	41,139
Pin rouge	5,500
Bois d'estacade et de construction	61,251
Cèdre	10,944
Epinette rouge	2,249
Epinette blanche	1,981
Tilleul	4
Orme	10
Frêne	71
Chêne	10
Bois blanc	30
Traverses	89
27,378 traverses de chemin de fer, égales à 3,422 pièces de bois carré	3,422
Total	126,700

3 radeaux de bois scié, 1 coque de bateau à vapeur, 3,403,305 billots. Les droits se sont élevés à $75,518.15.

Vous soumetttant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

M. H. F. Perley, écr.,

Ingénieur en chef des travaux publics.

ANNEXE No 14.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES—REGION DE NEWCASTLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur-en-chef

ET

R. B. ROGERS, Ingenieur-Surveillant.

ANNEXE No 14.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE NEWCASTLE.

N° de renvoi 80,336.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets un rapport de W. R. B. Rogers, ingénieur-surveillant, sur les ouvrages de la rivière Trent et de la région de Newcastle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

CANAL DE LA TRENT, BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 26 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honueur de vous adresser le rapport suivant sur les ouvrages sous ma surveillance qui ressortissent au département des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

Comme je l'ai déjà dit dans des rapports antérieurs, les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle sont divisés en deux catégories, ceux qui ont été faits pour faciliter le flottage du bois, et qui sont sous le contrôle du département des travaux publics, et ceux qui sont destinés à rendre la navigation plus facile et qui ressortissent au département des chemins de fer et canaux.

Durant le printemps, le niveau de l'eau a été au-dessus de la moyenne, mais n'a pas dépassé une marge de six pouces au-dessous du niveau de l'année dernière. La hauteur moyenne de l'eau a été maintenue dans les différents biefs pendant toute la saison. Le temps s'est maintenu au frais jusqu'à une époque assez avancée du printemps, ce qui a fait que la glace, qui était très épaisse, est descendue par morceaux d'une grande étendue. La débâcle a causé plus ou moins de dommages à chaque station.

CHUTES FÉNÉLON.

Les côtés de la glissoire sont très délabrés, mais j'ai différé d'entreprendre tous travaux de réparation d'un caractère permanent en vue du changement probable de la situation de la glissoire qu'entraînera la construction des nouveaux ouvrages projetés par le département des chemins de fer et canaux en cet endroit. Il faudra aussi construire de nouvelles estacades conductrices.

RIVIÈRE SCUGOG.

La balise qui est à l'embouchure de cette rivière, qui avait été déplacée par la glace a été remise en état. Depuis le commencement de la saison on a entretenu sur cette balise un feu qui a été d'une grande utilité pour la navigation.

BOBCAYGEON.

Le barrage a reçu un lit de gravier et quelques-uns des chevalets qui avaient été emportés par la glace ont été replacés. Il y a grandement besoin d'un nouveau barrage en cet endroit.

BUCKHORN.

Une nouvelle estacade conductrice à pièces doubles a été placée à l'entrée de la glissoire et deux piles supplémentaires pour l'amarrage des estacades, ont été construites.

Une nouvelle pile de 8 pieds sur 50 a été construite à l'extrémité inférieure de la glissoire pour retenir l'eau dans le chenal pendant le passage du bois et prévenir les encombrements qui arrivent constamment en cet endroit. La glace a brisé le barrage en un endroit, mais il a été réparé.

POINTE DE YOUNG.

Une pointe de rochers qui nuisaient à la descente du bois en aval du barrage a été enlevée.

LAC KATCHEWANNOE.

Trois mille pieds d'estacades d'une pièce ont été construits et mis en place entre l'île Moodie et les Trois-Iles. L'estacade dans ce lac a été d'un grand avantage pour la navigation, et a aussi grandement facilité le flottage du bois.

PETERBORO'.

Il n'a pas été jugé à propos de continuer à draguer la moulée de scie au quai et dans les environs, vu que les fabricants de bois du voisinage continuent à jeter leur sciure dans la rivière. Le crédit voté pour être depensé de la même manière à l'embouchure de la rivière au lac Rice n'a pas été utilisé non plus pour la même raison. La navigation sera bientôt fermée par les immenses dépôts de sciure de bois qui s'accumulent en ces endroits.

HASTINGS.

On a arrêté la fuite qui s'était déclarée dans la glissoire. Il s'est présenté une occasion favorable de faire cette réparation lorsque le département des chemins de fer et canaux a fermé la digue pour certains travaux de réparation.

CHUTE DE HEELY.

On a posé un nouveau tablier à la glissoire, et reconstruit le coffrage en aval ; le tout a été mis en bon état. Les travaux étaient terminés quand j'ai reçu copie de l'arrêté du conseil transférant le soin des glissoires à MM. Rathbun et Gilmour. En conformité de l'arrêté du conseil en question le crédit pour les estacades des chutes du Milieu et de Percy n'a pas été employé.

CHISHOLM.

Deux nouvelles piles pour servir à attacher les estacades avaient été construites et mises en place lors de la réception de l'arrêté du conseil ci-dessus mentionné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

M. H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef, département des travaux publics.

QUANTITÉS de bois passées par les différentes glissoires dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Station.	Bois en grume.	Bois à estacade.	Cèdre, 16 pieds.	Cèdre, 8 pieds.	Traverses de ch. d. f.	Gournables.	Bois carré.
Chutes Fenelon	231,000	4,232	....	....	....	....	....
Bobcaygeon	180,000	2,395	....	....	....	....	....
Buckhorn	180,000	2,395	....	....	....	....	....
Burleigh	214,137	2,921	....	....	....	....	1,800
Pointe de Young	314,667	3,746	40,000	....	....	....	1,800
Lakefield	291,667	3,514	40,000	....	....	....	....
Whitlaw's Rapids	251,667	3,114	40,000	....	....	....	....
Hastings	149,707	2,179	40,000	....	....	....	....
Chutes de Heely	61,936	1,464	44,253	....	....	....	....
Chutes du Milieu	378,032	4,824	116,918	50,716	4,911	3,824	490
Rapides Chisholm	378,032	4,824	116,918	50,716	4,911	3,824	490

ANNEXE No 15.

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

CANADA.

152 N° du renvoi, 82,027.

ANNEXE No 15.

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, appointements et salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointments ou salaire.	Observations.
District de Saguenay.				$ cts.	
Arthur Boulanger	Contrôleur	Saguenay	19 mai 1881	475 00 par année	
Calixte Fortin	Aide-contrôleur	do	13 do 1881	30 00 par mois	
Frs. Trépanier	Charpentier	do		1 50 par jour	
District du Saint-Maurice.					
Charles Lajoie	Contrôleur	Trois-Rivières	7 oct. 1878	1,200 00 par année	
J. B. Normand	Gardien d'estacade	Emb du St-Maurice	12 avril 1858	3 00 par jour	
N. Dagneau	Payeur	Trois-Rivières	1er août 1886	50 00 par mois	
Cyrac Lymburner	Contremaître	Emb. du St-Maurice	25 avril 1881	565 00 par année	
Jos. Pagé	Gardien d'estacade	Cap aux Corneilles	10 déc. 1879	452 50 do	
Arthur Rousseau	Aide-gard. de gliss.	Shawenegan	12 avril 1858	3 00 par jour	
Charles Langlois	Contremaître	do	13 jan. 1880	444 00 par année	
Théophile Larue	Gardien d'estacade	Grand-Mère	15 mars 1872	2 00 par jour	
Frs. Lacroix	do	Les Piles	1er avril 1866	468 00 par année	
District de Richelieu.					
Azaire Bienvenue	Gardien d'estacade	Station de Belœil	1er juin 1882	100 00 par année	
District d'Ottawa.					
G. P. Brophy	Contrôleur	Ottawa	6 juillet 1873	2,200 00 par année	
D. Scott	Comptable	do	1er oct. 1854	1,200 00 do	
J. H. Scott	Mesur. et dessinateur	do	1er nov. 1882	2 50 par jour	

[1887]

W. Kane	Messager	do	1er août 1867	1 25 do	
Moses Aubrey	Contre-maître charp.	do		800 00 par année	Employé aux travaux depuis 20 ou 25 ans.
Pierre St. Pierre	Aide-gard. de gliss.	Carillon	1er avril 1885	1 25 par jour	Activement employé environ 7 mois.
D. Noonan	Gardien d'estacade	Gatineau	21 mars 1878	500 00 par année	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
W. J. McDonald	Aide-gard. de gliss.	Chaudière	25 avril 1876	635 00 do	
J. Soulière	do	do	1858	2 00 par jour	Payé pendant la saison de navig. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
J. McDonell	Aide-gard. de gliss.	Hull	1er mars 1877	1 25 do	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	do	Chats	27 mars 1860	480 00 par année	Employé environ 6 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	Gardien de glissoire	Arnprior	12 juillet 1882	2 50 par jour	
Jos. McCrea	Gardien d'estacade	Springtown	15 mai 1880	200 00 par année	Employé environ 3 mois durant la saison de navigation.
James Barry	Aide-gard. de gliss.	High Falls, Madawaska	29 mars 1854	480 00 do	Employé 4 ou 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	do	Portage du Fort	7 sept 1881	300 00 do	Employé environ 4 mois.
J. G. Poupore	do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 do	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver
James Rowan	do	Pétéwawa (en bas)	18 avril 1858	480 00 do	Activement employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparat. en hiver.
Wm. Thompson	do	Montagne	10 oct. 1879	1 00 par jour	Activement employé environ 6 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
D. Carmichael	do	Calumet	— août 1848	40 00 par mois	Activement employé environ 6 ou 7 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
A. Proudfoot	do	Coulonge	1er avril 1865	1 00 par jour	Activement employé 4 mois. Surveille les réparations en hiver.
Hugh Corley	do	Chute Croche	1870		Employé 3 ou 4 mois chaque saison.
A. McDougall	do	Joachim	6 nov. 187	300 00 par année	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
Jos. Dufault	Gardien d'estacade	Dumoine	24 avril 1882	1 50 par jour	Employé durant la saison du flottage.
Hugh Grant	Aide-gard. de gliss.	do	12 do 1872	300 00 par année	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen	do	Rocher Capitaine	1er mai 1874	480 00 do	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
F. Bélanger	Gardien d'estacade	Sault-au-Recollet	22 avril 1879	1 00 par jour	Employé environ 7 mois chaque année.
A. H. Johnson	do	Cheneaux	1865	2 50 do	Payé pendant la saison de navigat. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
G. J. Johnson	Aide-gard. d'estac.	do	1872	1 75 do	Payé pendant la saison de navigat. seulem., environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
District de Newcastle.					
R. B. Rogers	Contrôleur.	Peterboro'	1er juill. 1884	600 00 par année	Reçoit aussi $600 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux	Commis, b. du contr.	do	1er do 1882	500 00 do	

ANNEXE N° 15.—ETAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
District de Newcastle— Fin.				$ cts.	
Robert Armstrong.........	Gardien de glissoire.	Rap. de Chisholm.	1er avril 1883...	200 00 par année	
John Ingram.........	do	Chutes Fénelon.....	1er do 1883...	200 00 do	
H. Deacon	do	Chutes Heely.	1er do 1878...	200 00 do	
W. H. Hall............	do	Buckhorn............	1er mai 1879...	200 00 do	
Nelson Simmons......	do	Chutes du Milieu..	1er do 1884...	200 00 do	

Travaux du Saguenay.—Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70 centins par jour chacun, pendant le passage des billots dans les glissoires, lequel dure un mois ou deux.

Travaux du Saint-Maurice.—Tous les ans, pendant la saison du flottage, ceux qui sont préposés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes au flottage pendant 3 ou 4 mois, à raison de 80 centins ou $1.10 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50 centins par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades ; aussi, 1 commis et 1 contremaître à $1.00 par jour, 2 gardiens de nuit et 1 garde-barrière.

Travaux de la rivière des Outaouais.—Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, 1 contremaître de glissoire à $1.50 et 1 aide-contremaître à $1.25 par jour ; aussi, de 25 à 30 journaliers à raison de $1.00 à $1.40 par jour d'ouvrage.

R. STECKEL.

ANNEXE No 16.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

L'HONORABLE J. W. TRUTCH, C. M. G., AGENT LOCAL.

ANNEXE No 16.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX PUBLICS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N° de renvoi 80,442.

VICTORIA, C.-B., 29 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, le rapport suivant sur les travaux publics exécutés sous mon contrôle, en cette province, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier. Ce rapport est accompagné d'un état tabulaire.

ÉDIFICES.

1. *Pénitencier de la Colombie-Britannique.*

Différentes modifications et réparations ont été faites à cet édifice, conformément à l'autorisation que l'architecte en chef m'en a donnée de temps à autre et selon que les circonstances l'exigeaient. Les dépenses totales pour ces travaux, y compris les derniers paiements pour l'amélioration du service d'eau, le clôturage, les escaliers en pierre, et les appointements du contrôleur des travaux, s'élevaient, le 30 juin dernier, à $10,478. 71.

MM. Scoullar et Cie ont terminé, d'une façon satisfaisante, le contrat qu'ils avaient passé pour construire, sur la réserve du pénitencier, trois maisons détachées à deux logements chacune destinées aux gardes.

Conformément aux instructions reçues de l'architecte en chef des soumissions ont été demandées pour construire, sur la même réserve, deux autres maisons détachées à deux logements, une buanderie et une boulangerie. Les soumissions de M. Joshua Holland étant les plus basses ont été acceptées, et le département a passé des contrats avec ce monsieur.

L'entrepreneur a exécuté ses contrats d'une façon satisfaisante.

2. *Bâtiment des immigrants.*

D'après instructions reçues de l'architecte en chef, la bâtisse située près le quai extérieur de Victoria et qui avait été achetée pour être convertie en bâtiment des immigrants, a subi des réparations complètes qui ont coûté $846.33.

3. *Réparations, ameublement, chauffage, éclairage, service d'eau des édifices publics.*

Des réparations, additions et modifications nécessaires ont été faites aux édifices de la poste et de la douane à Victoria et à New-Westminster ; le combustible et l'eau ont été fournis aux différents départements, et le gaz au bureau de poste de Victoria, d'après l'autorisation que j'en ai reçue de temps à autre de l'architecte en chef.

Les déboursés occasionnés par ces travaux et ces services se sont élevés à $2,475.62.

PORTS ET RIVIÈRES.

4. *Enlèvement du rocher Dredger, port de Victoria.*

M. Charles Hayward a terminé son contrat comportant l'enlèvement de ce rocher, et il y a maintenant, en cet endroit, 13 pieds à l'eau basse, grandes marées.

5. *Rivière Cowichan.*

D'après des ordres reçus de l'ingénieur en chef, la somme de $1,500 a été dépensée, l'automne dernier, pour améliorer cette rivière. M. Duncan a été le contremaître des travaux.

6. *Rivière Fraser, amélioration de l'embouchure.*

Conformément aux instructions que l'ingénieur en chef m'avait transmises dans une lettre du 13 juillet 1886, les travaux entrepris pour tâcher d'améliorer le chenal du nord à travers les bancs de sable qui se trouvent à l'embouchure de la rivière Fraser, ont été commencés et continués jusqu'à l'épuisement du crédit affecté à cet objet.

L'entreprise consistait à construire un barrage submergé de 2,600 pieds de long sur 25 de large et environ 7 pieds de profondeur, de billots, chicots, pierre et vase, à travers l'extrémité nord du chenal du sud, dans le but de diriger le courant du chenal du sud vers le chenal du nord, afin d'augmenter la force d'affouillement du courant dans ce dernier et d'obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau.

On croit que la récente crue d'été, dont la plus grande force a cette année passé par le chenal du nord, aura considérablement aidé l'affouillement. Pour en connaître les résultats réels, il sera nécessaire de faire des sondages à travers le chenal du nord sur une distance de près de cinq milles.

7. *Portage de Brigg, port de Nanaimo.*

D'après l'autorisation que m'en avait donnée l'ingénieur en chef, j'ai dépensé $741.52 pour faire pratiquer dans la roche un chenal à bateau de 10 pieds de large, à travers ce portage; cette amélioration a été d'un grand avantage pour les habitants des alentours et des îles voisines qui ont occasion d'aller à Nanaïmo.

8. *Dragage et dragueurs, réparations et bateau-excavateur.*

Le 3 août 1886, les opérations de dragage furent reprises vis-à-vis Ladner's-Landing et continuées en cet endroit jusqu'à la première semaine d'octobre; puis d'après instructions de l'ingénieur en chef, le dragueur se rendit à Woodwards, où il travailla jusque vers le milieu de décembre, alors que, toujours suivant les instructions de l'ingénieur en chef, il reçut ordre d'aller à Shoal-Harbour, Saanich, et de pratiquer un chenal jusqu'au quai de cette localité Après avoir été retardé quelques jours par des vents contraires, le dragueur partit de l'embouchure de la rivière Fraser le 22 décembre, à la remorque du steamer *Alexander*; mais le capitaine de ce dernier, n'ayant pas bien compris les instructions qui lui avaient été données par son propriétaire, le remorqua à l'entrée du port de Victoria. Les chaudières du dragueur ayant besoin de réparations urgentes, on profita de ce qu'il se trouvait près des ateliers; et les réparations effectuées, il fut conduit, le 10 février, à Shoal-Harbour, où il resta jusqu'au 13 avril Entre ces deux dates il creusa le long du quai un mouillage de 8 pieds à eau basse pour les steamers et un chenal de 400 pieds de long sur 80 de large, même profondeur, conduisant à ce quai: il aurait été impossible d'obtenir une plus grande profondeur, à cause du lit rocheux de la rivière. Entre le 13 avril et le 14 juin dernier, le dragueur fut employé à draguer autour du rocher *Dredger*, Victoria. Les opérations furent suspendues le 14 juin afin de permettre de faire des réparations générales au dragueur et à ses accessoires.

La quantité de matières draguées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de 34,486 verges cubes, et ces opérations ont coûté $10,039.34. Le résultat relativement faible des opérations de cette année, comparé à celles des exercices précédents, est expliqué partie par la date tardive (13 août) où elles ont été reprises, et partie par la perte de temps que les déplacements et les réparations ont occasionnée. Les dragueurs ont subi plusieurs réparations nécessaires et reçu du nouveau matériel de dragage, tel que godets avec plaques et courroies d'acier, et chaînons avec brides d'acier: le tout a occasionné une dépense de $6,476.37.

Entre le 2 août et le 30 septembre, le bateau excavateur a été employé à enlever des chicots de la rivière Fraser; après quoi il a pris part aux travaux qui se faisaient à l'embouchure de cette rivière. Il a subi plusieurs réparations et modifications nécessaires ; on l'a muni de cordages et autres articles. Dépense totale, $1,544.96.

9. EXAMENS ET INSPECTIONS.

Différents examens et inspections des divers travaux ont été faits au cours de l'exercice. Dépenses, $1,286.57.

10. ENTRETIEN DES TÉLÉGRAPHES.

Les lignes télégraphiques de l'Etat situées dans la Colombie-Britannique ont été transférées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'après les instructions du ministre transmises par des télégrammes en date du 28 septembre et du 1er octobre. Avis en a été donné à M. le contrôleur Gisborne par télégrammes des 5 et 6 octobre, et au secrétaire du département par lettre du 12 novembre 1886.

11. BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Un rapport concernant ce bassin et préparé par M. Bennett, l'ingénieur dirigeant, vous sera transmis prochainement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH,

Agent du gouvernement fédéral.

A l'honorable
Sir HECTOR LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

ÉTAT des travaux publics exécutés dans la province de la Colombie-Britannique pendant l'exercice 1886 et 1887.

Désignation des travaux.	District ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses depuis le 1er juillet 1886 jusqu'au 30 juin 1887.	Lettres et télégrammes de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des travaux publics.
Edifices.			$ cts.	$ cts.	
1. Pénitencier de la Col.-Britann.	Dist. de New-West.	Lettre n° 64,087, 29 déc. '85; 30 sept. '86; télég. 15 déc. '86..........	....	10,478 71	2 mars 1887.
Logements des employés........	....	....	....	....	Lettres 15 juillet, 4 août, 15, 19, 30 oct. 1886; 17 janvier 1887.
Buanderie et boulangerie	....	....	....	....	25 avril, 4 mai, 30 juin 1887. Télégrammes 13, 23 sept., 20 oct., 1886; 19 janvier 1887.
2. Bâtiment des immigrants........	District de Victoria	5 juin 1887	....	846 33	
3. Réparations, édifices fédéraux...	....	N° 37,595, 7 juillet '86; 28 déc., '86; télég. 1er nov. '86........	....	1,342 51	Lettres 16, 19 août, 12 oct. 1886; 18 février 1887. Télég. 26 oct. 1886.
Eclairage do ...	....	....	....	528 62	7 janvier 2887. Télégramme, 26 oct. 1886.
Chauffage do ...	....	....	....	574 49	
Eau do ...	....	....	....	30 00	
Havres et rivières.					
4. Enlever le rocher Dredger.......	District de Victoria	....	....	....	Lettres 12 août 1886; 14 avril 1887. Télég. 22, 28 oct. 1886.
Port de Victoria	....	....	....	....	
5. Rivière Cowichan	....	N° 17,099, 13 juillet '86. télég., 28 oct. '86.......	....	1,560 00	Télégramme, 25 oct. 1886.
6. Rivière Fraser, amélioration de l'embouchure	Dist. de New-West.	N° 17,098, 13 juillet '86.	....	8,014 41	Télégrammes, 18, 26 sept. 1886.
7. Portage Biggs, port de Nanaïmo	Dist. de Vancouver	N° 17,348, 5 août '86; télég. 29 sept. '86.......	....	741 52	Télégramme, 28 sept. 1886.
8. Dragage de la riv. Fraser, Shoal Harbour, Saanich et port de Victoria............	....	Lettre n° 17,058, 12 juillet '86	....	10,039 34	Lettres 19 août, 14 octobre, 4 déc. 1886. Télégr. 5, 21 oct., 28 déc. 1886.

Bateau-excavateur	....	Lettre n° 17,058, 12 juillet 1886	....	4,984 78	2 juillet.
Réparations au dragueur	....	Lettre n° 17,060, 12 juillet 1886	....	4,475 96	
Répar. au drag., bateau-excav.	....	Lettre n° 17,058, 12 juillet 1886	....	1,544 96	
Nouvel outillage de dragage	....	....	....	2,000 41	
9. Examens et inspections	....	....	....	1,286 57	
10. Télégraphe, entretien	....	....	....	10,043 56	
11. Bassin de radoub d'Esquimalt	....	....	....	5,922 60	Lettres 6, 8, 12, 20 juillet, 11 août, 14 sept., 5, 11, 22, 27 oct., 10 nov., 15 déc. 1886; 15 janvier, 27 avril, 14 mai 1887. Télégrammes 5, 30 nov., 15 déc. 1886; 26 avril, 11 mai 1887.

ANNEXE No 17.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

F. N. GISBORNE, CONTROLEUR.

ANNEXE No 17.

RAPPORT SUR LES TÉLÉGRAPHES DE L'ETAT.

N° de renvoi 80,284.

OTTAWA, 29 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le service des télégraphes pendant les douze mois expirés le 30 juin 1887. Comme d'habitude, il est accompagné d'un état tabulaire contenant des renseignements sur les lignes, etc., établies dans les différents districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service des télégraphes de l'Etat.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE, 1886-87.

TERRENEUVE.

La ligne entre Cap-Ray et Port-au-Basque a été, comme les années précédentes, entretenue et exploitée en vertu d'une convention faite avec la Compagnie de télégraphe Anglo-américaine, à raison de $250.

PROVINCES MARITIMES.

Cheticamp, Cap-Breton, a été relié télégraphiquement au *Western Union* à Mabou, par une ligne terrestre de 53 milles de longueur construite à l'entreprise par MM. McInnes et McLellan, de Mabou. Commencés le 9 août 1886, les travaux de construction étaient terminés le 7 janvier 1887. Un bureau intermédiaire a été établi au havre de Margaree. Cette ligne est entretenue par le département, sous la surveillance immédiate de M. R. T. Clinch, contrôleur de la Compagnie de télégraphe *Western Union*, à Saint-Jean, N.-B.

Le revenu du dernier semestre, de janvier à juin inclusivement, a été de $68.27, et les frais d'entretien se sont élevés à $193.06.

Le 15 janvier il s'est produit une interruption dans le câble entre Grand-Manan et Campbello, baie de Fundy; elle continua jusqu'au 14 mai, alors que l'avarie, qui avait été occasionnée par le frottement du câble sur les roches près de la côte de Campbello, fut réparée par le capitaine Guildford, avec le steamer *Newfield.* A cette exception près, les différentes lignes des provinces maritimes ont été entretenues en bon ordre, dans les mêmes conditions que les années précédentes.

Les revenus et les dépenses ont été comme suit,

—	Revenus.		Dépenses.	
	1885–86.	1886–87.	1885–86.	1886–87.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ligne d'Escuminac	182 78	132 78	479 20	424 16
Ligne de l'Anse à la Viande (*Meat Cove*)	865 83	3,282 27	1,621 80	1,828 65
Ligne de la Pointe-Basse		50 00		50 00
Ligne du Cap de Sable	62 88	113 86	286 44	291 81
Lignes de la Baie de Fundy	747 61	635 73	1,103 81	1,114 77

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble qui relie l'île d'Anticosti à Gaspé a été avarié par la glace au débarcadère de la pointe Sud-Ouest, dans le mois d'avril. Cependant, le contrôleur du district, M. Edward Pope, l'a de suite réparé provisoirement, et, le mois suivant, la partie avariée a été remplacée par un câble neuf par le *Newfield.*

Le câble entre la Grosse-Isle et le Rocher-aux-Oiseaux, Iles de la Madeleine, a été pareillement avarié par les rochers et la glace, et les communications ont été interrompues depuis le 27 avril jusqu'au 1er juin, alors que l'avarie fut réparée par le *Newfield.* Sauf cette exception, les câbles et les lignes terrestres du golfe ont fonctionné sans interruption. Sur la côte nord du Saint-Laurent, la ligne terrestre a été prolongée jusqu'à la Rivière-au-Bouleau, à 45 milles en aval de Moisie. Les travaux de construction ont été exécutés dans les mois de septembre, octobre et novembre; ils furent alors suspendus, pour être repris cette année. Comme la partie du pays que cette ligne traverse est parfaitement inhabitée, on n'y a pas établi de nouvelles stations. L'établissement le plus rapproché est Sheldrake, à une trentaine de milles plus bas.

Au mois d'octobre, on a commencé la construction d'une ligne à partir d'un endroit près Tadoussac (sur la côte nord) jusqu'à Saint-Etienne, distance de 17 milles. Les travaux ont été faits à la journée sous la surveillance immédiate de M. H. J. McHugh, inspecteur du service des signaux, et terminés au mois de novembre. Depuis un bureau a été ouvert (juin 1887) à la Baie-des-Rochers, entre la Rivière-aux-Canards et Saint-Siméon.

Le câble reliant la quarantaine de la Grosse-Isle à l'Isle d'Orléans, qui avait été réparé au mois de mai 1886 et s'était rompu le 19 juillet suivant, a été réparé le 1er septembre et exploité jusqu'à la clôture de la station pour l'hiver. On l'avait laissé submergé, et comme il avait été brisé par les roches et la glace, un câble plus léger—qu'on avait commandé dans l'intervalle, parce qu'il répondait mieux aux besoins de la localité—fut posé au mois de juin suivant. Les deux câbles seront enlevés avant l'hiver prochain.

Sur l'île d'Orléans, les lignes terrestres et le service avec Québec sont en bon ordre.

Les revenus et les dépenses des différentes lignes du fleuve et du golfe ont été comme suit :

—	Revenus.		Dépenses.	
	1885-86.	1886-87.	1885-86.	1886-87.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lignes d'Anticosti	601 90	533 64	1,793 20	1,680 49
Lignes des Iles de la Madeleine (y compris la ligne de l'Anse-à-la-Viande)	1,170 98	3,677 05	3,594 30	3 639 37
Lignes de la Côte du Nord et de Chicoutimi	1,933 78	2,230 92	7,418 66	6,800 00
Ligne de la Quarantaine	204 57	177 96	724 26	519 06

ONTARIO.

La ligne terrestre et le câble qui relient l'île Amherst, par téléphone, au bureau de télégraphe de Bath, n'a pas subi d'interruption pendant l'exercice.

Les revenus ont été de $76.92 et les dépenses de $71.00.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La construction de la nouvelle ligne entre Battleford et Edmonton *viâ* Fort-Pitt a été commencée au mois d'août et continuée jusqu'à l'arrivée de l'hiver.

On a établi une ligne à poteaux de fer à partir de Battleford, dans la direction de Fort-Pitt, sur une distance de 33 milles, et une ligne à poteau d'épinette rouge entre Edmonton et Victoria, sur la route de Fort-Pitt, distance de 73 milles. Des bureaux ont été ouverts à Fort-Saskatchewan au mois de décembre et à Victoria au mois de janvier.

Les poteaux destinés à cette ligne,—sauf les 2,800 poteaux de fer pour la ligne de Battleford, section de Fort-Pitt,—ont été fournis à l'entreprise, les contrats stipulant leur distribution sur la route :—

Février, 1886, Edmonton—Fort-Saskatchewan, MM. Ashen McKinnon et Cie, 721 poteaux d'épinette à 98 cents chaque.

Juillet, 1886, Fort-Saskatchewan—Lac-la-Selle, Ashen et Shields, 2,549 poteaux d'épinette, à $1.55 chaque.

Janvier, 1887, Lac-la-Selle—Fort-Pitt, W. J. Barker, 3,000 poteaux d'épinette, à $1.16 chaque.

Les travaux de construction, exécutés à la journée sous la surveillance du contrôleur de district H. Gisborne, furent repris au commencement de cet été. Un bureau a été ouvert à Fort-Pitt au mois de juin. (Voir la note *a*.)

La ligne entre Qu'Appelle et Battleford s'étant détériorée graduellement, des crédits furent obtenus pour 1887-88 afin de remplacer une partie des poteaux, et des contrats ont été passés dans ce but, comme suit :—

Avril, 1887, Qu'Appelle—Humbolt, A. C. Vaughan, 2,000 poteaux de cèdre, Qu'Appelle, à $1.45 chaque.

Juin, 1887, Qu'Appelle—Humbolt, W. H. Duncan, distribution de ces poteaux, $1,300.

Avril, 1887, Humbolt—Traverse-de-Clark, B. Boyer, 1,800 poteaux d'épinette rouge, distribués, à $2.00 chaque.

Avril, 1887, de la Traverse-de-Clarke à Battleford, G. F. Tupper, 2,800 poteaux d'épinette rouge, distribués, à $1.95 chaque.

NOTE *a*.—Cette ligne a été terminée et mise en opération le 14 du présent mois (août 1887). Aussitôt, l'ancienne ligne, qui passait plus au sud, a été abandonnée. Depuis on a ramassé une certaine quantité de vieux fil métallique qui a été employé provisoirement ailleurs.

Les travaux sont en cours d'exécution, et avant l'hiver ces sections de la ligne seront en bon état.

Les revenus des ligne du Nord-Ouest ont été de $8,841.69, et les frais d'entretien ordinaire se sont élevés à $16,693.57.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

En conséquence de l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la Colombie-Britannique et de l'établissement de son réseau télégraphique qui aurait inévitablement fait la concurrence aux lignes exploitées par l'Etat dans cette province pour l'avantage du public, il a été décidé d'accepter l'offre que la compagnie faisait d'acheter les lignes jusqu'ici entretenues par le gouvernement sur la route du chemin de fer ou près de là. Une convention a donc été passée avec la compagnie pour l'exploitation et l'entretien des lignes au nord d'Ashcroft et en dehors de la route du chemin de fer.

Cette convention a pris effet le 1er octobre 1886, et elle dispose des lignes comme suit :

	Milles.	
Victoria à Dungeness, embranchement, y compris le câble	19½	Lignes terrestres, câbles, etc., vendus au C.C.P.
Victoria à Cache-Creek, ligne-mère	356	
New-Westminster à Port-Moody, embranchement	7½	
Cache-Creek à Kamloops, embranchement	48	
	431	

	Milles.	
Ashcroft à Cache-Creek, *nouvelle ligne*	4	Lignes exploitées par le C C.P. pour l'Etat. Convention pouvant prendre fin en n'importe quel temps.
Cache Creek à Barkerville, ligne-mère	272½	
New-Westminster à Ladners'-Landing, emb	11	
	294½	

Longueur totale des lignes accusée pour 1885-86, 724½ milles.

Les revenus et les dépenses des lignes de la Colombie-Britannique, pendant le trimestre clos le 30 septembre 1887, ont été comme suit, comparés à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent :—

	1886.	1887.
Revenus, juillet—Septembre	$8,359 45	$11,377 09
Dépenses do	8,075 84	11,078 44

RÉCAPITULATION.

(Non compris les lignes des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique.)

——	Dépenses.	Recettes.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes..........			Les signaux et les dépêches météorologiques sont transmis gratis.
Ile d'Anticosti..........	1,680 49	533 64	
Iles de la Madeleine (y comp. les lignes de Meat-Cove)	3,639 37	3,677 05	
Cheticamp—Mabou..........	193 06	68 27	
Cap Sable—Barrington..........	291 81	113 86	
Chatham—Escuminac..........	424 16	132 78	
Quarantaine de la Grosse-Ile..........	519 06	177 96	
Baie de Fundy..........	1,114 77	635 73	
Côte Nord, Saint-Laurent..........	6,800 00	2,230 92	
Subvention, papeterie, matériel pour réparations et dépenses imprévues, imputables au crédit spécial pour le service du golfe..........	5,019 29		
	19,682 01	7,570 21	
Ontario—Ligne de Bath et de l'île Amherst..........	71 00	76 92	
Total..........	19,753 01	7,647 13	
Les chiffres de 1885-86 étaient..........	17,868 82	4,955 34	

F. N. GISBORNE,
Contrôleur du service des télégraphes de l'Etat.

OTTAWA, 29 août 1887.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L ÉTAT

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Port-au-Basque	0	....	50 00 ou commis	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare du Cap Ray	14	....	50 00 do ...	....	
	Totaux	14		100 00		

Coût de la ligne aérienne, $1,763.36 ; intérêt à 5 pour 100, soit.............. $ 90 00

Frais d'entretien et réparations annuels.. 160 00

Total.. $ 250 00 à porter au budget de 1887-88.

N.B —Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde, à Port-au-Basque, avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de télégraphe Anglo-américain.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI

SERVICE INTÉRIEUR D'ANTICOSTI

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Baie-du-Renard	0	....	50 00 or com'n...	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. Le bureau de la Baie-au-Renard a été fermé en décembre 1886, en conséquence de la résignation de l'agent.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do ...	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	W. Carter	50 00 do ...	27 do 1881	
4	Shallop-Creek	17½	B. Bradley	50 00 do ...	7 do 1881	
5	Lac Salé	52½	F. Denault	360 00 do ...	19 oct. 1881	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	200 00 do ...	18 oct. 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882.
			E. Pope	100 00 do ...	1er août 1882	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière-Jupiter	7	....	50 00 do ...	....	
8	Rivière à la Loutre	17½	....	50 00 do ...	....	
9	Rivière-Becscie	22	M. Duguay	50 00 do ...	1er oct. 1886	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	....	50 00 do ...	....	
11	Phare de la Pointe Ouest	14	A. Malouin	50 00 do ...	1er août 1881	
12	Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do ...	1er juill. 1882	
	Total	214		1160 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT — *Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

GASPÉ

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo
		Milles.		$ cts.		
1	L'Anse-à-Fougère..............	....	....	50 00 ou commis.	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett..........	150 00	.6 oct. 1881....	
		28		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DU REVENU ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations..........	$3,000 00	
Câbles—Réparations	1,000 00	
Total..........	$4,000 00	A porter au budget de 1887-88.
Moins—Revenu probable..........	500 00	
Balance, déficit	$3,500 00	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n.	1er oct. 1882	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 ou com'n	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1881	Plus $30 par année pour loyer. Réparat. général.
4	Phare de do	1	T. O'Brien	50 00 ou com'n.	1er do 1881	Boucle de 2 milles.
5	Cap-aux-Meules	....	W. Leslie	50 00 ou com'n.	9 août 1883	
6	Havre-aux-Maisons	8	P. Joncas	50 00	1er déc. 1881	Boucle de 1 mille. Petit câble de 750 pds. de long.
7	Ile-aux-Loups	28½	N. Clark	100 00	25 sept. 1881	
8	Grosse-Ile	11	A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 août 1880	Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
9	Rocher-aux-Oiseaux	Câble	T. Turbide	50 00 ou com'n.	20 do 1881	
10	Grande-Entrée	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882	
	Totaux	83½		1,350 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat Cove (station du Câble)	0	A. B. McDonald	420 00	7 nov. 1880	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker	50 00 ou com'n	1er août 1882	
3	Havre de Neil. { mi-chemin..	15	M. McLeod.	50 00 do	1er avril 1887	
	{ boucle	1¾				
4	Baie d'Iganiche-Nord.	9	J. M. Burke.	360 00	1er do 1882	Réparateur général.
5	Havre d'Iganiche.	10½	....	50 00 do	....	
6	Indian-Brook	23	D. McLennan.	50 00 do	1er avril 1883	
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19	Mlle C. Morrison	50 00 do	1er do 1884	N.B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Compagnie du télégraphe *Western Union*, mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle).	13	Mlle Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882	
9	Englishtown	6	Mlle Bingham.	50 00 do	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly (Campb'ton-N)	2	C. L. Campbell.	50 00 do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or.	6	....	50 00 do	....	
12	Sydney-Nord.	12½	....	....	....	
	Totaux.	128¼		1,230 00		

Estimation des frais d'entretien du réseau des Iles de la Madeleine.

Lignes locales. Appointements et réparations	$4,100 00	
Câble. Réparations, disons.	1,000 00	
Total	$5,100 00	A porter au budget, 1887-88.
Moins, revenu probable	1,400 00	
Balance, déficit	$3,700 00	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

SECTION DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Barrington	0	Mlle A. A. Sponagle	50 00 ou com'n...	18 déc. 1883	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newelltown (y compris 1½ mille de câble)	11	Mlle S. J. Newell.	50 00 do ...	22 do 1883	
3	Phare de l'île du Cap-Sable, y comp. ¼ de mil. de câble)	6¾	I. K. Doane.	50 00 do ...	18 do 1883	
	Totaux	17¾		150 00		

Frais d'entretien et réparations annuels : —

A porter au budget de 1887-88 .... $300 00

" Estimation du revenu de do 150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Lingan	0	....	50 00 ou com'n.	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peters	50 00 do ...	1er août 1881	
	Totaux	5		100 00		

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—
Lignes aériennes—Appointements et réparations .... $150 00 à porter dans le budget de 1887-88.

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU—CHETICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Mabou	0	Mlle M. Finn	50 00 ou com'n.	Avril 1887	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif de la ligne du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Broad-Cove	20	....	....	....	
3	Margaree-Harbor	17	Mme M. A. McLellan	do ...	do	
4	Cheticamp	16	Mme M Fiset	do ...	do	
	Total	53				

Frais d'entretien annuels, évalués à .... $650 00 A porter dans le budget de 1887-88.
Estimation du revenu 150 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM A ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.	1885.	
1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest...	185 00	....	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	....	50 00 ou com'n..	....	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. En conséquence de la démission de l'agent, le bureau de Black-Brook a été fermé depuis fév. 1887.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston.......	50 00 do ...	1er mars........	
4	Escuminac	9½	Mme A. Lewis	50 00 do ...	1er septembre.	
5	Phare de la Pointe Escuminac	12	H. W. Phillips, jeune...	50 00 do ...	1er février.....	
	Total............	42		385 00		

Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués à............ $800 00, à porter dans le budget de 1887-88.

Estimation du revenu............ 150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eday Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's-Cove	3	H. C. Seely (sous-surint.)	420 00	18 nov. 1880.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
			Mlle C. Daggett	50 00	1er juin 1882.	
2	Woodward's-Cove	6	E. Cameron	50 00 ou com'n..	1er avril 1885.	
3	Grand-Harbour..........	2	D. H. Covert	50 00 do ...	1er déc. 1885..	
4	Seal-Cove	4½	O. McLaughlin	50 00 do ...	1er janv. 1883.	
5	Phare de Southern-Head	5½	Wood McLaughlin.........	50 00 do ...	18 do 1881..	
			D. McKay, réparateur.....	60 00	1er mai 1881.	
	Totaux	21	....	730 00		

SECTION DE CAMPO-BELLO.

	Liberty Cove Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M. Mabee	100 00 ou com'n.	1er déc. 1881.	
2	Eastport, Maine, E. U. A.	½	J. Cushing	100 00	26 do 1881.	
	Totaux	8		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS ANNUELS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	$1,600 00	
Câble—Reparations, disons	1,000 00	
Total	$2,600 00	A porter dans le budget de 1887-88.
Moins, revenu probable	700 00	
Balance, déficit	$1,900 00	

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Baie-Saint-Paul	0	F. Boivin	$ 50 ou comm'n*	Antér au 1er avril 1885.	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 do ...	do	
3	La-Cruche	37	.....	50 do ...	do	
			A. Gauthier (réparateur)	420	15 mai 1887...	
4	Saint-Alexis	31½	G. Lavoie	50 ou comm'n*...	avril 1885...	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 do ...	do	
6	Chicoutimi	11½	P. A. Guay	50 do ...	28 avril 1886...	
	Total	92		720		

Entretien.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.
1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	$ 50 ou comm'n*	Antér. au 1er avril 1885.
2	Saint-Fidèle	10	E. W. Tremblay	50 do ...	do
3	Saint-Siméon	11	J. Tremblay	50 do ...	do
4	Baie-des-Rochers	12	G. Savard	50 do ...	— juin 1887
5	Riv. aux Canards } boucle	17	G. Bouillanne	50 do ...	— nov., 1886
6	Saint-Etienne ... } boucle		J. Savard	50 do ...	do
7	Tadousac (1¼ mille de câble)	13	D. Lapointe	50 do	Antér. au 1er avril 1885.
8	Bergeronnes	15	M. Savard	50 do ...	do
9	Escoumains	12	J. H. Topping	50 do ...	do
10	Mille-Vaches	16	J. A. Puize	50 do ...	do
11	Moulins de Portneuf	11½	R. Pincombe	50 do ...	— mai 1887
12	Ph. de Portneuf (boucle 3 m.)	9	L. Tremblay	50 do	Antér. au 1er avril 1885.
13	Sault-au-Cochon	7	M. McLaren (réparateur)	420	do
			K. F. Vincent	50 ou comm'n*...	— mai 1886

14	Betsiamits	31	H. Bélanger	50 do	1er mai 1887	
15	Pointe aux Outardes (câble)	12	P. O. Bonenfant	500 par année	1er août 1883	
16	Pointe Paradis, Manicouagan	18				
17	Rivière Godbout (câble)	26	N. F. Comeau	50 ou comm'n	15 octobre 1883	
18	Pointe des Monts	18½	L. F. Faffard	50 do	28 déc. 1883	
19	Baie de la Trinité	7½	Mme Poulin	50 do	16 mai 1884	
20	Rivière Pentecôte	31	Bur. du surint. de district			
21	Sept-Iles	100	P. E. Vignault	180	2 janv. 1884	
22	Rivière Moisie	18	D. Porlier	50 do	1er mai 1885	La longueur totale de ligne aérienne et de câble entre la Malbaie et Moisie est de 395½ milles.
23	Poste de Mingan	(est.) 110	Ligne projetée.			
24	Pointe aux Esquimaux	18				
25	Natashquan	64				
26	Wapitagum	60				
27	Shecatica	83				
28	Bonne-Espérance	49				
29	Anse au Blanc-Sablon	24				
30	Baie de Forteau	12				
31	Phare de la Pointe Amour	4½				
		820		2,050		

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Moisie	$7,500 00
Réparations au câble	500 00
A porter dans le budget de 1887-88	$8,000 00
Evaluation du revenu	2,200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Québec	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	185 00	....	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à L'Ange-Gardien,—soit $35 par année.
....	*L'Ange Gardien*	13				
2	Saint-Pierre (¾ mille de câble)	4	C. Turcott	50 00 ou com'n...	1er mars 1885	La commission de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	4½	....	50 00 do ...	....	Le bureau de Sainte-Pétronille a été fermé depuis septembre 1886, en conséquence de la résignation de l'agent.
4	Saint-Laurent	6½	Mlle. L. Chabot	50 00 do ...	20 déc. 1884	
5	Saint-Jean	7	H. Bernard	50 00 do ...	1er janv. 1885	
6	Saint-François (y compris câble de 5¼ miles)	6¾	M. Emond	50 00 do ...	1er mars 1885	
7	Bur. de la quaran., Grosse-Ile	9	M. Langlois	50 00 do ...	1er sept. 1885	
8	Hôpital de do	1¼	(Téléphone)	....	....	
	Total	52		485 00		

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations	$ 850 00
Réparations au câble	300 00
A porter au budget de 1887-88	$1,150 00
Revenu estimatif	$ 200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.

ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE BATH À L'ILE AMHERST.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Bath	0	F. W. Armstrong	$50 00	15 nov. 1885	Comptable et agent général.
2	Emerald...(1¼ mille de câble)	3½	M. Fowler et McGinness	Comm. de 25 p. 100	do	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Stella	4½	J. S. Neilson	do	do	
	Total	8				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel........ $250 00

Le revenu couvrira environ la dépense d'entretien.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	720 00	janv. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle A. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Touchwood	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883	
4	Humbolt	78	J. M. Anderson	720 00	1er mai 1884	
5	Traverse-de-Clarke	55	J. Molloy, agent	720 00	1er do 1884	
			E. Harrington, réparateur	600 00	1er do 1886	
6	Henrietta	38	W. Salsbury, réparateur	720 00	1er oct. 1886	
7	Battleford	47	H. Richardson, agent	720 00	Antér. à 1882	
			H. McCleneghan, opérateur.	720 00	1er avril 1886	
			Geo Carter, réparateur.	720 00	1er juill. 1886	
8	Fort-Pitt	89	W. E. McKinlay, réparateur.	720 00	juin 1887	Note. La nouvelle ligne de Battleford à Edmonton *viâ* Fort-Pitt et Victoria a été terminée le 14 août 1887, et à cette date l'ancienne ligne *viâ* Strang et Leduc a été abandonnée.
9	Moose-Hill-Creek	62		720 00		
10	Victoria	76½	W. C. Gillis, réparateur	720 00	janv. 1887	
11	Fort-Saskatchewan	49	W. G. Ross, agent	25 p. 100 de c	déc. 1886	
12	Edmonton	24	A. Taylor, agent	720 00	Antér. à 1882	
			W. McKay, réparateur	720 00	1er mai 1886	
	Ligne d'embranchement—					
	Traverse-de-Clarke	0				
13	Saint-Laurent	60	J. St. Denys	720 00	nov. 1886	
14	Prince-Albert	23	E. J. Rankin	720 00	mars 1887	
	Ligne d'embranchement—					
	Traverse-de-Clarke	0				
15	Saskatoon	14	Voir note *a*.			
	Ligne d'embranchement—					
	Edmonton	0				
16	Saint-Albert	9				*a.* Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert sont exploitées avec des téléphones.
	Total	687½		11,880 00		

Coût estimatif de l'entretien annuel—appoint., fournit. et répar., y compris la section de la Montagne-de-Bois—à porter au budget de 1887-88, $20,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD.

No.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Opérateur.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
	Ligne du Fort-Macleod—					
1	Jonction de Galt	0	....	....	....	La ligne du Fort-McLeod a été louée à la Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à 5 pour 100 du coût de construction, annuellement.
2	Lethbridge	107	....	....	....	
3	McLeod	28½	....	....	....	
4	Fort-Macleod	½	....	....	....	
	Ligne de la Montagne-de-Bois—					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	H. Rutherford	240 00	....	La ligne de la Montagne-de-Bois est exploitée directement, comme partie du service de télégraphe de l'Etat.
2	Montagne-de-Bois	90½	J. S. Macdonald	720 00	....	
	Total	226½		$960 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	Memo.
	Milles.			$ cts.		
Ashcroft-Station......	0	C. P. Ry.........	....	....	....	Ces lignes sont maintenant exploitées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek.........	4	H. L. Good..............	Opérateur et réparateur..	60 00	16 février 1885	
Clinton........	26	J. A. LeBourdais.....	do do	50 00	1er do 1883	
Bridge-Creek..........	53	Wm. Walker..........	do do	50 00	1er mai 1880	
Soda-Creek.......	78	Henry Yeates..........	do do	60 00	— juin 1866	
Quesnelle	54½	Miss I. Barlow.........	do	47 00	28 avril 1882	
Stanley..................	48	W. W. Dodd............	do	....	....	
Barkerville..............	13	James Stone...........	do et réparateur...	83 33	17 février 1873	
	276½					
Embranchement.						
New-Westminster.... Ladner's-Landing (½ mille, câble).........	18	J. H. Good...............	Opérateur	Commission.	22 nov. 1884	
Total	294½			$350 33	$4,200 par an.	

Coût estimatif de l'entretien, y compris les réparations générales de la ligne, $6,500, à porter au budget de 1887-88.

[1887]

ANNEXE No 18

LISTE

DES

JETÉES ET QUAIS DE L'ETAT

DANS LES

PROVINCES D'ONTARIO ET QUÉBEC.

ANNEXE No 18.

N° de renvoi, 63,235.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Localités.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur	Hauteur à l'extrémité.	Bloc. Longueur.	Bloc. Largeur	Profondeur de l'eau à l'extrémité. Minime.	Profondeur de l'eau à l'extrémité. Grandissime.	Date du commencement des travaux.	Observations.
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		
Etang du Nord, Iles de la Madeleine....	Gaspé..............	450	28	22	....	....	12	15	1881	
Iles aux Goëlans, Iles de la Madeleine	do	....	....	....	313	28	12	....	....	Ouvrage commencé en 1884.
New Carlisle..........	Bonaventure......	500	25	....	50	25	....	....	1881	Ouvrage terminé. La municipalité a fourni $1,500 pour son exécution.
Newport..................	do	....	....	....	....	....	....	....	....	
Carleton	do	225	20	17	90	20	4½	12½	1881	Jetée terminée. La municipalité a ajouté $5,500 au crédit voté par le parlement pour cet ouvrage.
Matane..................	Rimouski..........	580	30½	20	....	....	1½	15½	1878	En 1883 il a été fait 100 pieds de pilotage sur le côté est du chenal.
Rivière Blanche.......	do	655	20	20	150	30	2	16	1876	Cet ouvrage a été terminé en 1883.
Rimouski	do	2,500	20	26	150	30	8	28	1853	Cette jetée est bien entretenue par le chemin de fer Intercolonial.
Bic........................	do	1,040	20	....	80	30	....	....	1884	414 pieds en voie de construction.
Trois-Pistoles..........	Témiscouata. ...	980	30	....	....	....	....	....	1881	
Rivière-du-Loup	do	1,641	30	42	384	50	14	34	1853	Le prolongement du bloc sera bientôt terminé.
Anse-du-Portage......	Chicoutimi.	108	18	28	Cale. 104	24	4	21	1882	Terminé en 1884.
Anse-Saint-Jean......	do	366	26	29	50	40	7½	24½	1875	Construit en 1875-76-77 par le gouvernement provincial et la municipalité. Depuis 1879 les travaux ont été continués et terminés par le gouvernement fédéral.
Saint-Alphonse de Bagotville......	do	445	24	49	77	55	29	47	1860	Construite par la municipalité en 1860 ; incendiée en 1870 ; reconstruite par le gouver. en 1875. Cette jetée a été récemment prolongée.
Chicoutimi.	do	282	70	28	127	30	7	19	1873	Construit en 1874 par la Cie dite *The St. Lawrence Steam Co.* En 1874 le gouvernement en a pris possession et il l'entretien dep. 1880.

[1887]

Rivière-Ouelle	Kamouraska......	1,319	28	42	237½	51	14	32	1852	Phare à l'extrémité de la jetée.
Sainte-Anne de la Pocatière........	do	....	....	....	....	....	....	....	....	
Sault-au-Cochon	Charlevoix........	100	30	....	....	....	....	....	1884	Construit en 1884.
Malbaie, Cap à l'Aigle	do	158	35	42½	....	....	18	37	1880	Ouvrage terminé en 1881.
Malbaie, Pointe-au-Pic..................	do	500	30	46	108	70	24	44	1850	Terminé en 1850.
Eboulements..........	do	900	30½	36	80	45	15	34	1852	Jetée terminée en 1852.
Baie-Saint-Paul, Cap-aux-Corbeaux	do	730	30	36	....	....	12	29	1881	
Bloc, Baie-Saint-Paul	do	200	30	....	....	....	12	31	1874	Phare sur le bloc.
Ile-aux-Coudres.......	do	263	32	42	....	....	16½	33½	1881	Construit par les habitants avec le crédit du parlement.
Saint-Jean, Port-Joli	L'Islet......	463	20	24	....	....	6	24	1875	Un bloc de 30 x 30 a été construit par les habitants; le reste par le gouvernement.
L'Islet..........	do	1,104	31	34	48	51	7½	25½	1852	Terminé en 1855. La superstructure a été reconstruite en 1877-78.
Ile aux Grues.........	Montmagny.......	642	25	32	75	36	6	24	1882	Ouvrage terminé en octobre 1884.
Grosse-Ile, Quai Est.	do	345	25	36	....	....	10	31	....	Terminé en 1866. Il a été prolongé en 1882.
do do O...	do	345	48	....	....	....	....	....	....	Terminé en 1848.
Saint-Thomas..........	do	100	25	19	....	....	....	25	1879	Commencé en 1879 et terminé en 1882.
Berthier (en bas). ...	do	566	32	34	159	27	12	30	1852	Le prolongement de 100 pieds en bloc est terminé.
Saint-Michel............	Bellechasse...	1,091	30	27	50	37	6	22	....	Construit par la municipalité à l'aide du fonds d'emprunt municipal.
St-François, I. d'Orl..	Montmorenci.....	400	30	18	....	....	....	....	1882	Terminé en juin 1885.
Sainte-Famille	do	460	30 et 25	24	90	30	....	20	1879	Il y a 6½ pds d'eau à mi-marée basse et 8½ à mi-marée haute. Cette jetée a été terminée en '82.
St-Jean, I. d'Orléans	do	651	30	....	50	44	7	23	....	Ce quai a été construit par la municipalité et appartient à une compagnie. Le gouvernement y ayant construit un phare, il a toujours entretenu le quai depuis.
St-Laurent do	do	583	20	....	104	32	7	23	....	Il y a un phare à l'extrémité de cette jetée.
Québec, quai de la R.	Québec.........	175	66	....	....	....	....	....	....	
Québec, hôpital de la marine..................	do .... {	A.E. 515	24	9	....	....	....	....	....	
		A.O 555	30	22	....	....	....	....	....	
Ecureuils.......	Portneuf..........	70	20	16	....	....	....	12	1881	Sec à marée basse. A marée haute (des petites mers) il y a 7 pieds d'eau, et 12 pieds à marée haute (des grandes mers).
Nicolet..........	Nicolet...........	3,080	10	....	....	....	....	....	....	
Yamachiche............	Saint-Maurice.....	1,460	12	10	98	43	5	....	....	Commencé en 1882 et terminé en 1883.
Chenal-du-Moine.....	Richelieu.........	30	20	16	....	....	....	....	1880	Il y a, sur le côté sud du Chenal-du-Moine, quatre brise-glaces. Ils ont été construits en 1883.
Berthier..................	Berthier...........	....	....	....	186	66	10	....	....	Un quai.
Lavaltrie...............	do	183	20	17	54	33	10	....	....	
Lanoraie.................	do	....	....	23½	70	30	9½	17	1883	

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Localités.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur.	Hauteur à l'extrémité	Bloc.		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur.	Largeur	Minime.	Grandissime.		
		Pieds	Pieds.	Pieds	Pieds.	Pieds	Pieds.	Pieds.		
Agnès, lac Mégantic.	Compton..........	435	30	13	80	20	6	11	1882	
Piopolis do ...	do	165	12	13	20	20	6	11	1882	
Lourdes do ...	do	190	18	14	30	20	6	11	1883	
L'Assomption	L'Assomption ...	101	69	....	....	....	....	....	....	
Saint-Sulpice..........	do ...	195	20	18	51	33	10	....	....	
Saint-Timothée......	Beauharnois......	....	....	....	100	24	7½	10½	1882	
Ste-Anne de Bellevue	Jacques-Cartier..	120	24	18	....	....	9	13	1885	
Lacolle..................	Missisquoi	100	100	16	....	....	8	14	1884	Construit en 1884, à l'entreprise.
Cèdres..................	Soulanges..	....	....	....	114	34	7½	11½	1881	Ce débarcadère a été construit en 1881.
Saint-Dominique......	do	64	24	....	73	24	15	17	1880	do do 1880.
Coteau-Landing.....	do	896	12	12	200	24	8	12	....	La superstructure a été refaite en 1885.
Saint-Zotique..........	do	1,126	12	14	100	24	9	13	1882	Cette jetée a été terminée en 1885.
Saint-Anicet	Huntingdon	34 et 18	....	....	....	....	....	....	1862	Sur la rive sud du lac Saint-François.

[1887]

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur. Jetée du N. ou de l'Est.	Longueur. Jetée du S. ou de l'O'est	Revêtemnt ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Minime.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Grandissime.	Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Pds.	Pds.	Pds.	Pds	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
L'Orignal	Prescott	Rivière Ottawa	....	....	....	....	1,354	....	7	21	Municipalité locale et gouvernement	Const. en 1858 Les part. au-dessus de l'eau b. ont été rec. en 1883-84.
Cobourg	Northumberland-Ouest.	Lac Ontario ...	1,590	1,650	1,050	.....	4,290	......	18 J. E. / 22 J. O	22 / 26	Compagnie, conseil municipal et gouvernement.	Ces travaux furent commencés en 1829.
Port-Hope	Durham-Est ...	do ...	1,471	1,641	6,663	30)	9,774	20-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1832.
Newcastle	Durham-Ouest	do ...	880	600	730	......	2,210	15-30	12	16	....	
Port-Darlington	do ...	do ...	1,180	1,620	....	......	2,800	20-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	
Oshawa	Ontario-Sud ...	do ...	....	....	....	......	815	20-30	11	15	Compagnie et gouvernement.	
Whitby	do ...	do ...	390	645	1,760	......	2,795	20-30	11	15	Commissaires du havre et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1843.
Pickering	do ...	do ...	685	835	1,460	......	1,460	15-30	12	16	Township, commissaires du havre et gouvernement.	
Toronto (quai de la Reine).	York	do ...	....	....	....	......	1,091	30	12	16	Gouvernement et commissaires du havre.	Ce quai fut commencé en 1833.
Amélior. du port de Toronto.	do	do .	....	....	11,380	......	....	11	....	....	Gouvernement	
Oskville	Halton	do ...	640	500	422	....	1,562	15-60	7	11	William Chisholm et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1829.
JetéesBurlington	Wentworth	do ...	2,307	2,710	....	......	5,017	20-40	14	18½	Gouvernement	do do
Port-Maitland ...	Monck	Lac Erié	1,500	1,500	....	......	3,000	....	10	13	....	Ces jetées forment l'entrée du Broad Creek du canal Welland.
Port-Dover	Norfolk-Sud ...	do	1,020	1,020	....	....	2,040	....	10	13	Gouvernement et commissaires du havre.	Ces travaux furent commencés en 1833-34.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur. Jetée du N. ou de l'Est.	Longueur. Jetée du S. ou de l'O'est	Revêtement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Minime.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Grandissime.	Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du havre.	Observations.
			Pds.	Pds.	Pds.	Pds	Pds.	Pds.	Pds.	Pds		
Port-Burwell	Elgin-Est	Lac Erié	570	850	1,100	......	2,520	15-30	9	12	La Cie du port et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1837.
Port-Bruce	do	do	700	750	....	.....	1,450	....	....	....	do ...	
Port-Stanley.....	do	do	1,150	1,870	720	......	3,740	....	11½	14½	Les commissaires du gouvernement et le gouvernem. ; aussi la Cie de chemin de fer London et Port-Stanley.	Ces travaux furent commencés en 1827.
Morpeth..........	do	do	400	500	....	.....	900	....	10	13	E. Hill, jetée de l'est, et le gouvernement, jetée de l'ouest.	
Rondeau	Kent	do	780	1,080	2,000	......	3,860	30-40	18	21	Le gouvernement....	Ces travaux furent commencés en 1844.
Kingsville	Essex-Sud	do	880	440	750	....	2,070	20-50	12	15	L'autorité municipale et le gouvernement	
Bayfield	Huron-Sud......	Lac Huron	820	875	....	.....	1,695	20-30	11	14½	Le gouvernement et le township de Hanley.	Les jetées ont été réparées en 1884-85.
Goderich...........	Huron-Ouest...	do	1,320	1,520	720	....	3,560	30	14	17½	Le gouvernement	Havre de refuge.
Port-Albert	do ...	do	290	120	....	......	410	20	5	8½	....	
Kincardine	Bruce-Ouest ...	do	905	880	1,905	......	3,690	30	12	15½	Le gouvernement et la municipalité.	
Inverhuron	do	do ...	......	....	....	......	450	15-30	16	19½	Le gouvernement....	Construit en 1856 et 1857.
Port-Elgin	do	do	380	....	....	1550	1,330	20	12	15½	Le gouvernement et la Cie locale.	
Southampton et Ile Chantry....	do	do	820	....	....	4687	5,507	20-30	14	17½	La municipalité, subventionnée par le gouv., a construit le quai. Le brise-lames, etc., ont été construits par le gouvernement.	Havre de refuge. Le gouvernement a le contrôle de tout le havre. Les jetées de Southampton ont été commencées en 1858, et celles de l'île Chantry en 1856.

Wiarton........	Grey-Nord.....	B. Georgienne	....	....	....	......	1,235	20	14	17½	Le gouvernement	Construit en 1883.
Big-Bay	do	do	....	....	....	......	452	14-25	11½	15	L'autorité locale et le gouvernement.	Construit en 1877 et 1881.
Owend-Sound ...	do	do	....	2,470	....	......	2,470	20	14	17½	Le conseil de ville et le gouvernement.	Ces travaux ont été exécutés en 1881-82.
Meaford	Grey-Est	do	775	....	895	110	2,080	20-30	14	17½	Le conseil municipal et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1856.
Thornbury	do	do	....	....	....	......	420	15-30	12	15½	La municipalité et le gouvernement.	
Collingwood	Simcoe-Nord..	do	....	....	....	......	3,190	20-24	11	14½	Le gouvernement et la Cie du chemin de fer du Nord.	Le brise-lames, d'une longueur de 790 pds, a été construit en 1874-75. Un prolongement de 600 pds au quai de l'est a été donné à l'entreprise.
Port-Arthur......	Algoma	Lac Supérieur.	640	....	....	2000	2,640	20-30	....	14	Le gouvernement.....	Jetée construite en 1870. Le brise-lames, d'une longueur de 2,000 pds, a été donné à l'entreprise.

ANNEXE N° 19.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA!

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS À LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

N° de renvoi, 83,309.

ANNEXE No 19.

N° 1.—Tableau indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1886, et celle de l'ouverture au printemps de 1887.

Nom du port.	Où situé.	Clôture en 1886.	Ouverture en 1887.	Observations.
Charlottetown, I.P.-E....	Golfe Saint-Laurent	29 déc. ...	26 avril ...	Marées du printemps, 9½ pds. ; petites marées, 8 pds. Profondeur de l'eau à l'eau basse, au quai du chemin de fer, 20 pds. ; au quai de la Reine, 14 pieds.
Georgetown do	do	8 fév. '87..	6 do ...	Les grandes marées montent 5½ pds. ; les petites, 4 pds.
Pictou, N.-E	do	30 déc. ...	11 do ...	Le bateau-passeur *Mayflower* continua ses voyages jusq. 14 fév. 1887, et les reprit le 23 mars 1887. Les petites marées montent environ 4½ pds. ; les grandes, 6 à 7 pds.
Sydney do	do	7 janv.87...	26 do ...	
Shédiac, N.-B	do	10 déc. ...	7 mai ...	Les grandes marées montent 4 pds. ; les petites, 2½ pds.
Campbellton do	Baie-des-Chaleurs	4 do ...	6 do ...	Les grandes marées montent 10 pds. ; les petites, 6 pds.
Percé, P. Q ...	Golfe Saint-Laurent	5 do ...	20 avril ...	Les grandes marées montent 5 pds
Bassin de Gaspé do	do	11 do ...	9 mai ...	La différence du flux et du reflux est d'environ 6 pds.
Tadoussac do	Rivière Saint-Laurent.....	22 nov ...	23 avril ...	Les grandes marées montent 23 pds.
Québec do	do	24 do ...	30 do ...	La différence du flux et du reflux est de 13 à 18 pds.
Sorel do	Rivière Richelieu	3 déc. ...	2 mai ...	
Saint-Jean do	do	27 nov. ...	27 avril ...	
Montréal do	Rivière Saint-Laurent.....	4 déc. ...	1er mai ...	
Kingston, Ont	Lac Ontario.............	30 do ...	19 avril ...	
Belleville do	do	30 nov. ...	25 do ...	
Port-Hope do	do	7 déc. ...	7 do ...	
Toronto do	do	4 do ...	12 do ...	
Port-Stanley do	Lac Erié	6 do ...	4 do ...	
Port-Dover do	do	4 do ...	8 do ...	
Windsor do	Rivière Détroit..........	27 do ...	5 janv. ...	Ces dates sont celles du dernier et du premier arrivage de ports éloignés. On peut dire que ce port n'est jamais fermé, car les bateaux-passeurs traversent constamment entre cet endroit et le Détroit.
Sarnia do	Lac Huron	15 do ...	4 avril ...	
Goderich do	do	30 nov. ...	2 mai ...	
Kincardine do	do	28 do ...	20 avril ...	
Owen-Sound do	Baie Georgienne..........	11 déc. ...	30 do ...	
Collingwood do	do	3 do ...	20 do ...	
Wiarton do	do	24 do ...	23 do ...	
Sault-Ste-Marie do	Lac Supérieur	4 do ...	1er mai ...	
Port-Arthur do	do	20 do ...	11 do ...	
Winnipeg, Man......	Rivière Rouge	4 nov. ...	25 avril ...	

Ottawa, 2 août 1887.

J. A. PHILLIPS,

[1887]

N° 2—ETAT indiquant les ports du Canada qui sont ouverts toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à l'eau basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouv.-Ecosse....	15 à 20	Dans les hivers rigoureux il se forme une glace mince, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 à 20	Au mouillage. Quais à sec à l'eau basse.
Digby	Digby	do	18	Envir. 10 pds. d'eau au bout de la jetée.
Halifax	Halifax	do	20 à 30	Aux quais. 70 à 100 pds. dans le havre.
Liverpool	Queen's	do	7	Sur la barre. A Brooklyn 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'	Cumberland.......	do	....	A sec à l'eau basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 à 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André......	Charlotte...........	N.-Brunswick ..	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean.......	Saint-Jean........	do	20	A l'entrée du havre. 60 pieds dans le havre.
St-Stephens	Charlotte	do ...	6	30 pieds sur le banc, 4 milles en aval de la ville.
*Tadousac.........	Saguenay	Québec...........	30 à 50	
Windsor............	Essex	Ontario	....	Les bateaux-passeurs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* *Voir* observations touchant le havre de Tadoussac dans l'annexe n° 8 du rapport général de 1867-1882.

Victoria, Nanaïmo, Burrard-Inlet et tous autres ports dans la Colombie-Britannique, jusqu'à la rivière Skeena, sont toujours ouverts. New-Westminster est sujet à être fermé pendant 7 à 15 jours. *Voir* télégramme n° 34,027 de l'hon. J. W. Trutch, 3 mai 1883.

Marées dans la Colombie-Britannique :—A Victoria les grandes marées ordinaires montent de 7 à 10 pieds ; les petites, 5 à 8 pieds ; à Nanaïmo, les grandes marées ordinaires montent de 14 pieds ; les petites, 11 pieds ; à Westminster, les grandes mers ordinaires montent de 7 pieds ; les petites, de 4 pieds ; à Hastings, Burrard-Inlet, les grandes mers ordinaires montent de 16 pieds ; les petites, 12 pieds ; à Port-Moody, les grandes mers ordinaires montent de 10 à 12 pieds ; les petites, 5 à 6 pieds. *Voir* télégramme de l'hon. J. W. Trutch, 25 octobre 1883, n° 39,810.

ANNEXE No 20.

TABLEAU COMPARATIF

INDIQUANT LE

NOMBRE DE BATIMENTS, LEUR TONNAGE COLLECTIF

ET LE

CHIFFRE DE LEURS ÉQUIPAGES

QUI SONT ARRIVÉS DE LA MER

AUX PORTS D'HALIFAX, N-E., DE SAINT-JEAN, N.-B., DE CHARLOTTE-TOWN, I.P.-E., DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, PROVINCE DE QUÉBEC, ET DE VICTORIA, C.-B.,

Depuis 1868 jusqu'a 1885.

ANNEXE No 20.

TABLEAU indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le nombre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, chaque année, depuis la confédération, aux ports d'Halifax, N.-E.; de Saint-Jean, N.B.; de Charlottetown, I.P.-E.; Québec, Montréal, P.Q., et de Victoria, C.-B.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.
Halifax, N.-E.	1868	1,089	274,089	16,562	La Nouvelle-Ecosse est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,292	288,682	16,022	
	1870	1,251	311,357	16,319	
	1871	1,266	302,338	15,581	
	1872	1,387	363,847	20,211	
	1873	1,384	372,985	19,803	
	1874	1,074	316,955	15,800	
	1875	1,215	354,274	18,168	
	1876	1,067	374,705	16,621	
	1877	1,076	494,638	20,358	
	1878	917	473,423	18,862	
	1879	959	391,448	18,725	
	1880	1,070	529,663	21,143	
	1881	7,157	601,398	23,630	
	1882	1,168	575,529	23,806	
	1883	1,079	540,583	21,166	
	1884	1,093	565,862	22,402	
	1885	944	601,112	21,896	
		28,900	7,732,698	347,095	
Saint-Jean, N.-B	1868	993	374,429	10,046	Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,413	502,083	13,320	
	1870	1,613	471,297	13,382	
	1871	1,575	442,837	12,371	
	1872	1,562	420,860	12,056	
	1873	1,470	406,442	11,537	
	1874	1,320	480,473	12,563	
	1875	1,131	377,614	10,593	
	1876	994	376,939	8,090	
	1877	1,115	421,060	10,051	
	1878	1,206	396,330	9,867	
	1879	1,055	376,919	9,711	
	1880	1,424	462,880	12,337	
	1881	1,444	444,546	12,548	
	1882	1,536	493,783	14,059	
	1883	1,632	468,743	13,777	
	1884	1,904	484,471	19,646	
	1885	1,740	401,547	15,391	
		25,237	7,811,523	222,795	
Charlottetown, I.P.E	1874	173	51,478	2,116	L'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.
	1875	196	57,609	2,176	
	1876	184	68,521	2,305	
	1877	350	79,893	3,391	
	1878	288	65,716	2,932	
	1879	429	79,330	3,832	
	1880	255	64,281	2,598	
	1881	288	64,322	2,635	
	1882	196	50,038	2,018	
	1883	125	14,282	1,660	
	1884	184	50,544	2,145	
	1885	210	53,024	2,742	
		2,877	7 6,048	30,550	

TABLEAU indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, etc.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.
Québec, Qué.	1868	910	628,866	18,520	Québec est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	952	640,087	19,205	
	1870	1,091	756,078	21,931	
	1871	844	623,474	18,741	
	1872	1,002	783,316	21,730	
	1873	917	734,937	20,827	
	1874	971	789,433	22,658	
	1875	854	639,235	19,818	
	1876	949	744,252	20,107	
	1877	983	855,101	21,489	
	1878	910	802,930	19,499	
	1879	642	602,490	15,610	
	1880	657	665,688	17,221	
	1881	783	802,186	19,888	
	1882	642	676,327	17,675	
	1883	682	737,059	18,687	
	1884	693	767,395	19,351	
	1885	541	620,352	15,963	
		14,033	12,884,756	353,870	
Montréal, do	1868	253	160,553	7,339	
	1869	261	168,824	7,921	
	1870	340	228,121	9,366	
	1871	346	247,313	10,300	
	1872	435	311,567	11,724	
	1873	422	307,453	11,867	
	1874	384	306,782	11,623	
	1875	354	297,363	10,972	
	1876	337	285,609	9,881	
	1877	303	279,197	1,208	
	1878	325	309,261	9,679	
	1879	300	349,712	10,763	
	1880	374	427,057	13,269	
	1881	400	484,028	13,754	
	1882	347	373,412	11,934	
	1883	318	405,496	12,541	
	1884	360	493,799	14,434	
	1885	303	460,625	12,957	
		5,844	5,896,172	191,532	
Victoria, C.-B.	1872	292	131,696	4,487	La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération le 20 juillet 1871.
	1873	408	169,414	5,829	
	1874	401	156,197	5,744	
	1875	453	193,481	7,090	
	1876	524	302,199	11,706	
	1877	523	312,155	11,569	
	1878	488	358,924	11,443	
	1879	514	377,705	10,891	
	1880	471	356,649	10,132	
	1881	467	338,993	9,297	
	1882	488	398,034	11,792	
	1883	702	501,963	15,934	
	1884	823	511,203	24,113	
	1885	809	395,106	22,226	
		7,363	4,484,722	162,253	

ANNEXE No 21.

ÉTAT

INDIQUANT LE

NOMBRE ET LE TONNAGE DES BATIMENTS

CONSTRUITS AUX PRINCIPAUX

CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

DEPUIS 1868 JUSQU'A 1885 (INCLUSIVEMENT).

ANNEXE No 21.

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1885.

(Compilé d'après les Tableaux du commerce et de la navigation.)

Année	Nouvelle-Ecosse.																Nouveau-Brunswick.											
	Halifax.				Pictou.				Windsor.				Yarmouth.				Saint-Jean.				Chatham.				Dorchester.			
	Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers	
	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre	Tonnage.	Nombre	Tonnage.
1868	..	....	......	....	..	...	6	1,734	...	..	3	2,510	......	......	4	1,638	..	....	42	12,407	......	......	15	4,696	...	.....	2	1,122
1869	...	.....	4	723	...	......	3	861	1	66	15	5 047	......	......	2	712	3	222	65	22,880	1	25	6	4,536	...	......	2	1,371
1870	1	4	16	805	...	....	6	2,224	...	....	17	6,566	1	35	20	9,248	2	879	64	26,620	.....	....	12	4,341	...	....	2	1,701
1871	1	11	32	11,344	...	......	12	4,207	...	......	16	6,641	.....	.....	21	11,672	4	157	80	27,311	2	72	4	338	...	....	3	1,881
1872	..	.....	55	13,157	...	.. ..	3	1,706	...	......	15	5,899	....	.....	18	11,998	5	421	69	29,493	.....	.....	4	176	..	......	7	4,036
1873	..	.....	41	15,196	..	....	11	4,832		.....	15	7,405	....	......	17	13,903	6	687	58	32,494	......	.....	22	1,865	...	......	5	2,655
1874	1	9	45	18.366	...	......	10	4,780	...	....	23	11,447	.. .	.....	27	21,066	2	37	64	35,867	......	.. ..	3	301	...	......	6	3,862
1875	...	...	28	9,163	1	11	10	5,362	..	....	24	15,777	...	.....	24	19,864	4	188	61	38,820	1	29	2	3	..	...	7	5,180
1876	1	21	35	6,607	1	35	14	6,793	...	....	22	12,146	.....	.....	27	18,6[illegible]5	1	100	38	24,296	.....	.....	13	3,175	...	.. ..	6	4,568
1877	2	8	28	3,449	3	18	10	4,612	...	......	18	13,654	......	.....	35	10,750	1	201	41	22,731	....	....	11	3,158		...	4	3,759
1878	2	10	39	5,936	...	....	6	2,209	..	......	12	9,421	1	6	15	8 497	1	68	26	20,463	.....		11	3,265	..	...	4	1,906
1879	...	.....	16	3,144	..	.....	3	1,564	..	....	13	12,857	.....	.....	24	19,001	3	243	34	20,706	3	23	14	3,280	...	......	3	2,692
1880	2	23	16	2,164	1	2	5	910	...	......	12	9,916	1	6	12	7,482	2	256	30	12,470	1	9	5	88	...	....	1	1,156
1881	3	63	18	1,421	...	......	8	3,427	1	26	12	9,906	......	....	11	10,856	2	298	45	14,861	2	104	4	2,509	...	......	1	1 24[illegible]
1882	3	44	15	3,862	...	....	4	2,988	1	148	16	9,520	1	12	10	4,562	1	32	37	11,835	1	11	1	29	...	.....	3	1,791
1883	...	.....	34	4 175	...	.....	1	1,237	1	54	9	5,985	3	40	28	10,033	2	21	54	15,606	2	61	2	864	...	....	4	994
1884	...		2	1,86[illegible]	...	....	4	3,118	1	28	12	7,027	3	54	22	4 252	1	45	52	18,974	1	48	5	63	...	.....	2	302
1885	2	1164	19	2,275	...	.....	4	3 413	...	......	7	6,591	2	28	17	5,625	3	124	25	11,120	4	124	7	483	...	.....	1	149
Total.	18	1356	464	104,750	6	56	120	55,977	5	322	261	158,318	12	181	334	189,764	43	3,979	885	398,919	18	566	141	33,200	...	....	64	40,365

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits dans les principaux chantiers au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1885—*Fin*

Année	Ile du Prince-Edouard.				Québec.								Ontario.											
	Charlottetown.				Québec.				Montréal.				Sainte-Catherine.				Toronto.				Kingston.			
	Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap.		Voiliers.		Vap		Voiliers.		Vap.		Voiliers.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	....	....	....	....	2	344	56	23,649	2	327	8	701	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1869	....	....	....	....	3	262	61	28,767	5	443	18	2,028	....	....	....	....	1	53	1	50	3	535	14	1,604
1870	....	....	....	....	2	164	39	17,932	3	77	11	1,210	1	11	5	1,093	2	33	1	3[illegible]	3	210	3	536
1871	....	....	....	....	6	352	51	17,965	7	374	13	1,643	4	612	3	1,082	2	109	2	1,015	3	270	11	1,501
1872	....	....	....	....	5	873	50	11,109	1	43	9	1,539	5	1,787	4	1,426	1	418	7	1,05[illegible]	3	625	1	37
1873	....	....	....	....	4	88	54	18,584	3	33[illegible]	5	1,197	9	1,873	8	3,006	....	....	....	....	3	624	5	537
1874		....	65	14,949	5	210	47	20,855	4	333	....	....	3	818	8	2,944	....	....	....	....	9	746	11	1,802
1875	1	149	90	25,892	8	1,426	57	19,280	4	844	6	13,453	....	....	....	....	....	....	....	....	9	621	4	751
1876	2	212	88	20,982	7	734	45	21,104	8	1,392	44	4,363	4	356	5	1,069	....	....	4	375	1	58	8	1,305
1877	....	....	67	15,373	7	395	41	19,326	10	660	39	3,268	4	327	1	87	2	474	4	201	3	102	3	1,240
1878	....	....	57	16,486	4	124	28	12,849	5	493	5	569	....	....	1	361	3	125	5	113	3	26	3	769
1879	2	49	26	7,395	8	568	21	7,560	4	343	3	332	....	....	2	386	....	....	....	....	1	39	4	305
1880	....	....	19	5,591	7	506	16	4,508	3	34	10	1,193	1	18	....	....	8	109	2	106	2	35	3	152
1881	....	....	18	2,863	6	271	22	5,489	3	124	12	2,023	1	12	1	267	6	91	2	33	1	160	3	1,001
1882	....	....	14	3,776	4	417	18	3,206	3	326	18	2,992	2	245	....	....	3	255	5	483	1	10	5	1,105
1883	....	....	13	3,730	3	221	18	3,855	3	54	7	1,051	3	118	....	....	6	637	2	64	1	105	3	161
1884	1	189	21	5,563	6	688	16	2,465	3	607	2	241	4	821	2	176	5	98	1	25	3	811	2	121
1885	....	....	21	4,982	5	679	10	2,910	....	....	....	....	4	115	1	45	13	931	1	37	3	281	3	674
	6	599	499	127,592	92	8,322	670	241,413	71	6,811	210	25,804	45	7,113	41	11,942	52	3,388	37	3,587	52	5,258	86	13,601

N.B.—Pour le nombre et le tonnage des bâtiments de mer construits à Québec depuis 1787 jusqu'à 1867, *voir* annexe n° 52 du Rapport des commissaires des Travaux publics, publié en 1867.—G. F. B.

ANNEXE No 22.

NOMBRE DE BATIMENTS DE MER ET DE CABOTIERS NAUFRAGÉS

SUR LA COTE DE LA MER

DANS LE

GOLFE ET LE FLEUVE SAINT-LAURENT, AINSI QUE SUR LES LACS

AU CANADA,

DE 1868 À 1885 (INCLUSIVEMENT).

COMPILÉ D'APRÈS LES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ANNEXE No 22.

1ÈRE PARTIE—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS.

(*a*) TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1885.

(*Compilé d'après les rapports annuels du ministre de la marine et des pêcheries.*)

Année.	Endroit où l'accident ou le naufrage est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.									Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés, et nombre de chaque sorte.						Nature de l'accident et nombre de bâtiments.					
	Terreneuve.	Ile d'Anticosti	Iles de la Madeleine.	Ile du Prince-Edouard.	Côte du Nouveau-Brunswick.	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent.	Fleuve St.-Laurent: De Québec au golfe.	Fleuve St.-Laurent: De Québec à Mo'tréal	Steamers.	Navires.	Barques.	Bricks.	Brigantins.	Goëlettes.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Abandonnés.	Autres causes.
Du 1er juin 1868 au 31 déc. 1868.	4	4	....	....	9	(*b*) 25	7	36	1	3	9	33	13	7	21	....	....	.....	......	....	....
Du 1er jan. au 31 déc. 1870	4	5	2	1	9	51	4	30	8	8	15	23	8	13	47	83	6	.....	15	1	9
1871	6	1	1	1	11	55	11	37	2	5	20	25	7	23	46	95	5	6	13	1	5
1872	2	8	4	1	19	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46	90	11	1	8	2	10
1873	5	3	37	8	28	116	11	26	3	18	15	39	12	21	132	192	10	3	11	1	20
1874	5	7	6	3	23	71	6	62	2	30	21	40	4	18	72	114	5	4	28	1	33
1875	8	6	8	7	33	87	14	30	3	19	15	35	4	27	96	146	5	5	26	1	13
1876	11	4	9	21	33	109	16	38	10	24	14	49	6	33	125	152	9	3	47	3	37
1877	8	8	7	9	29	104	4	58	12	28	13	49	2	25	122	145	8	8	57	.....	21
1878	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98	123	5	5	30	......	17
1879	11	2	5	17	25	118	10	32	13	23	13	28	3	33	143	169	4	5	34	1	20
1880	7	11	3	11	16	88	24	29	17	27	13	49	8	16	93	113	7	5	39	5	37
1881	4	1	5	8	22	58	12	13	5	23	3	30	....	11	61	76	4	6	54	......	18
1882	9	2	2	8	33	92	13	19	10	29	5	28	3	21	103	125	3	4	28	1	27
1883	6	8	6	9	21	127	11	22	10	33	13	37	....	25	112	138	10	8	18	3	43
1884	6	5	4	9	23	89	15	9	2	20	2	30	3	16	94	112	8	10	14	4	17
1885	3	....	2	1	21	48	3	3	3	16	1	11	2	3	51	55	5	4	4	....	16
Grands totaux.	107	82	105	12[illegible]	388	1,354	191	506	113	332	192	592	82	309	1,442	1,968	105	77	396	24	343

NOTES (*a*)—Pour tableau des naufrages avant 1867, *voir* annexe n° 53 du rapport des travaux publics pour 1867, pp. 426 à 428, préparé par G. F. Baillairgé, D.M.T.P.
(*b*)—Les bâtiments indiqués comme ayant fait naufrage sur la côte de la Nouvelle-Ecosse sont principalement des goëlettes de pêche et de cabotage.

1ère PARTIE.—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS—*Suite.*

TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1885.

Année.	Perte approximative. Totale. No. de bâtiments	Perte approximative. Totale. Montant.	Perte approximative. Partielle. No. de bâtiments	Perte approximative. Partielle. Montant.	Nombre total des naufrages et accidents.	Observations.
		$		$		
1er juin 1868 au 31 déc. 1869....	....	....	....	....	86	Nature des accidents non constatés ; montant des pertes non consigné.
1er jan au 31 déc. 1870......	53	266,946	61	49,720	115	
1871..............	58	575,544	67	84,614	125	
1872.....	58	847,000	64	314,595	122	
1873.....	95	2,002,210	143	278,692	237	Le 1er avril, le b. à vap. *Atlantic* s'est échoué à Marr's Head, N.-E. ; 515 p. de vie ; perte, $550,000. Le 5 juillet, le bateau à vapeur *City of Washington* s'est échoué à Gull Rock Bar, N.-E. ; pas de perte de vie ; perte, $450,000. Le 6 sept., le bat. à vap. *Medway* s'est échoué sur la côte de Terreneuve ; 7 p. de vie ; p., $100,000. Le 24 août, le b. à vap. *Saltwell* a sombré au large de Scatterie, N.-E. ; 6 p. de vie ; p., $150,000. En novembre, le bateau à vapeur *Pictou* ; on n'en a jamais eu de nouvelles ; tout le monde à bord a péri ; perte, $45,000.
1874	65	609,375	120	270,648	185	
1875	75	1,040,794	121	307,154	196	
1876.........	87	497,490	164	197,562	251	
1877	61	537,950	178	232,073	239	
1878	72	850,250	118	97,918	190	Une partie de la perte partielle n'a pu être constatée.
1879	73	675,600	160	169,803	233	Le 22 juillet, le bateau à vapeur *Lake Megantic* s'est échoué sur l'île d'Anticosti ; pas de perte de vie ; $200,000.
1880	71	1,192,100	135	151,288	206	
1881......	46	608,810	82	364,155	128	Le 8 octobre, le bateau à vapeur *Corean* s'est échoué sur la pointe Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent ; pas de perte de vie ; perte partielle, $200,000.
1882...............	69	917,555	119	215,051	188	
1883..	91	792,900	133	199,189	224	Le 3 septembre, la barque *Brittania* a fait naufrage sur l'île de Sable ; 14 pertes de vie.
1884...............	87	1,310,960	77	222,791	164	Le 3 avril, le bateau à vapeur *Daniel Steinman* a fait naufrage près du phare Sambro ; 123 pertes de vie ; perte, $239,000.
1885...............	35	404,355	48	105,675	83	
Grands totaux	1,095	12,379,839	1,790	3,261,928	2,885	

[1887]

2e PARTIE.—BATIMENTS NAVIGUANT

Tableau des naufrages et accidents arrivés à des bâtiments

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit. — Lacs.						Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés et nombre de chaque sorte.				Nature de l'accident et nombre de bâtiments.				
	Ontario.	Erié.	Huron	Supérieur.	Canal Welland.	Du lac Ontario à Montréal.	Vapeurs.	Propulseurs.	Goëlettes, etc.	Barges.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Autres causes.
Du 1er juill. 1886 au 31 déc 1869	2	6	.....	....	....	....	....	......	....	.....	......	....	.....	......	....
1er jan. au 31 déc. 1870	26	21	11	....	....	5	5	7	48	3	......	....	....	....	....
1871	16	6	16	.....	....	3	6	5	30	.....	......	....	......	......	....
1872	24	12	8	2	3	6	10	7	32	6	39	6	2	4	4
1873	9	2	3	2	....	2	8	.....	8	2	8	2	4	......	3
1874	10	9	4	......	1	3	7	.....	19	1	15	5	4	......	3
1875	9	5	5	1	....	1	12	......	9	......	12	1	4	4	....
1876	2	4	2	......	....	1	3	1	5	...	6	1	1	1	....
1877	4	12	3	1	....	2	4	1	14	3	17	2	1	1	1
1878	8	7	10	.....	....	1	16	......	10	.....	11	5	7	1	2
1879	6	4	8	.....	1	4	10	....	10	3	11	3	3	5	1
1880	22	9	9	1	....	14	18	......	27	10	28	9	6	4	8
1881	12	2	4	1	2	11	14	.....	14	4	10	8	5	4	5
1882	10	11	8	.....	....	6	9	......	23	3	13	6	6	5	....
1883	6	...	8	2	1	17	23	.....	12	9	22	9	6	3	4
1884	7	4	1	6	2	7	13	1	8	5	10	7	4	3	3
1885	5	1	1	4	....	5	6	4	4	4	5	3	4	......	3
Grands totaux	178	125	01	20	10	88	164	23	273	53	213	67	57	35	37

SUR LES EAUX INTÉRIEURES.

naviguant sur les eaux intérieures du Canada, de 1868 à 1885.

Perte approximative.				Nombre total de naufrages ou d'accidents.	Observations.
Total.		Partielle.			
Nombre de bâtiments	Montant.	Nombre de bâtiments	Montant.		
	$		$		
....	....	....	....	....	
....	....	....	....	63	
....	....	....	....	41	
11	150,700	44	70,433	55	Le 28 septembre le steamer *Rapid* a chaviré près de la Pointe-Pelée, lac Erié ; 7 pertes de vie ; perte, $8,000. Le 24 novembre, le propulseur *Mary Ward* a sombré à la hauteur du phare Nottawasaga, lac Huron ; 8 pertes de vie ; $43,000.
6	108,000	12	23,450	18	Le 5 novembre, le steamer *Bavarian* a brûlé au large du phare de Whitby, lac Ontario ; 20 pertes de vie ; $50,000.
6	109,300	21	52,175	27	
10	96,000	11	27,550	21	
4	40,000	5	11,000	9	Le 17 mai, la goëlette *T. C. Street* a chaviré sur le lac Erié ; 6 pertes de vie ; $4,000. Le 26 octobre, la goëlette *Maggie Hunter*, sur le lac Ontario ; 7 pertes de vie ; $10,000.
9	92,000	13	12,400	22	Le 8 octobre, la barge *American* s'est échouée sur le rivage de la Pointe-Pelée, lac Erié ; 6 pertes de vie ; $7,000.
13	97,600	13	25,425	26	Le 16 juin, la goëlette *James Scott* a chaviré en aval du phare de Port-Burwell, lac Erié ; 5 pertes de vie ; $10,000.
5	20,900	18	27,445	23	
18	133,600	37	29,500	55	Le 16 avril, la goëlette *Northman* a sombré au large de Port-Credit, lac Ontario ; 8 pertes de vie ; $18,000. Le 7 novembre, le steamer *Zealand* a sombré près de la Longue-Pointe, lac Ontario ; 17 pertes de vie ; $27,000. Le 24 novembre, le steamer *Simcoe* a sombré au large des îles Manitoulines, lac Huron ; 12 pertes de vie ; $24,000.
11	110,800	21	38,775	32	Le 24 mai, le steamer *Victoria* a chaviré sur la rivière Thames, à 1½ mille de London ; 182 pertes de vie. Le 19 juillet, le steamer *City of Winnipeg* a brûlé à Duluth ; 4 pertes de vie ; $60,000. Le 14 novembre, la goëlette *E. P. Dorr* a sombré au large de la Longue-Pointe ; 7 pertes de vie ; $9,000.
22	226,450	13	32,968	35	
17	219,200	27	105,389	44	
13	82,672	14	36,645	27	
9	275,220	6	4,000	15	
154	1,762,342	255	497,155	513	

ANNEXE No 23.

ETATS

INDIQUANT

1°—LES ENTREPRISES ADJUGÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
2°—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
3°—LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887.

ANNEXE No 23

N° de renvoi, 82,0?9.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 31 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants, qui sont demandés pour être insérés dans le rapport annuel de 1886-87 :—

N° 1.—Relevé des entreprises adjugées par ce ministère pendant l'exercice clos le 30 juin dernier.

N° 2.—Relevé des propriétés achetées par le ministère pendant la même période.

N° 3.—Relevé des propriétés et droits loués à ce ministère, ou par lui, pendant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. R. SAUCIER.

M. A. GOBEIL, secrétaire.

Ministère des Travaux Publics.

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le ministre des travaux publics du Canada, depuis le 30 juin 1886 jusqu'au 30 juin 1887.

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
			$ cts.
EDIFICES PUBLICS..			
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.			
Nouvel édifice départemental—toitures en fer, etc. ...	A. Charlebois......	3 sept. 1886	60,000 00
Edifices du parlement et des départements—Approvisionnement de houille..........	G. W. McCullough.....	6 juill. 1886	3,635 28
Edifices du parlement et des départements—Couvrir les marches des escaliers avec du bois..........	W. T. Odell.....	9 nov. 1886	210 00
Edifices du parlement et des départements—Enlèvement de la neige	John Bruce..........	2 déc. 1886	645 00
Edifices du parlement et des départements—Réparations, etc., aux toitures..........	E. G. Laverdure...	26 janv. 1887	3,300 00
Rideau Hall—Enlèvement de la neige	A. C. Hunter....	6 déc. 1886	495 00
do et édifices du parlement et des départements—Approvisionnement de glace..........	D. N. Charlebois.........	19 fév. 1887	246 82

7—15

N° I—Entreprises adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montants.
Edifices publics—*Suite.*			$ cts.
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, édifices publics—Comptoir, écran, installation d'une voûte	Rhodes, Curry et Cie.	20 juil. 1886	355 00
Amherst, édifices publics—Approvis de houille	Acadia Coal Company.	8 août 1886	224 40
Baddeck do Appar. de chauffage	C. B. Thompson	13 oct 1886	490 00
Halifax, édifices publics—Approvis. de houille	Acadia Coal Company.	8 août 1886	460 65
New-Glasgow, édifices publics—Approv de houille	do do	8 do 1886	170 37
North-Sydney—Appareil de chauffage—Edifice du bureau de poste	The Truro Foundry and Machine Co	18 déc. 1886	1,275 00
Truro, édifices publics—Approvisionn. de houille	Acadia Coal Company.	8 août 1886	87 50
Windsor do do	do do	8 do 1886	45 86
Yarmouth do do	do do	8 do 1886	229 60
do do Appareil de chauffage	Jos Muirhead	1 nov. 1886	2,440 00
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottown—Edifices publics—Appareil de chauff.	McKinnon et McLean	22 sept. 1886	4,923 12
do do Approvis. de houille	Acadia Coal Company	8 août 1886	570 71
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst—Edifices publics—Appareil de chauffage	Wisdom et Fish	15 oct. 1886	1,550 00
do do Installat. au bur. de P.	S Gammon	6 sept. 1886	1,300 00
Carleton do Approvis. de houille	W. L Busby	8 août 1886	101 22
Frédéricton do do	Jos. G Gill	8 do 1886	300 90
do bureau de poste—Réparations	A. H Saunderson	12 do 1886	303 00
Moncton—Edifices publics—Appr. de houille	Acadia Coal Company.	8 do 1886	250 36
Saint-Jean, douane do	Magee Frères	8 do 1886	1,454 41
do hôpital de marine do (bit.)	W. L. Busby	8 do 1886	8 00
do do do (anth.)	R. P. et W. F. Starr	8 do 1886	348 82
do bur. de poste do (bit.)	W. L. Busby	8 do 1886	58 77
do do do (anth.)	R. P. et W. F. Starr	8 do 1886	407 84
do caisse d'éparg. du B.P. do (bit.)	W. L. Busby	8 do 1886	18 69
do do do (anth)	R. P et W. F. Starr	8 do 1886	146 28
Saint-Stephens, édifices publics—approv. de houille.	do do	8 do 1886	161 06
do do Appareil de chauff.	J. E. Fitzgerald.	21 sept. 1886	1,290 00
Sussex do Approv. de houille	R. P. et W. F. Starr	8 août 1886	37 83
Woodstock, édifices publics—Approvis. do	W. L Busby	8 do 1886	286 12
do do Nivellem., peintur., etc.	Hugh Hay	29 sept. 1886	3,625 00
Québec.			
Grosse-Ile—Quarantaine—Réparations et améliorat.	George Beaucage	10 août 1886	5,750 00
do do Ouvrages additionnels	do	11 oct. 1886	1,150 00
Hull—Bureau de poste	Stuart et McCullough.	3 août 1886	15,445 00
do do Approvisionnement d'eau	McRae et Cie	22 juill. 1887	149 75
do do Appareil de chauffage	Garth et Cie	4 fév. 1887	1,047 00
do do Installation	W. Stewart	3 mai 1887	2,200 00
Montréal, douane—Approvisionnement de houille	F. Robertson	8 août 1886	972 60
do entrepôt de vérification—Approv. de houil.	do	8 do 1886	1,722 10
do édifices du rev. de l'int.—Appr. de houille	J. O'Brien	8 do 1886	250 77
do bureau de poste—Approvis. de houille	do	8 do 1886	866 88
do salle d'exercice—Appareil de chauffage	E. Chanteloup	22 déc. 1886	9,400 00
Québec, douane—Améliorations, etc., à l'appareil de chauffage	A. Mulholland	21 juil. 1886	641 00
Québec, douane—Approvisionnement de houille	R. Borland et Cie.	8 août 1886	516 35

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le départment des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Québec—Fin.			
Entrepôt de vérific. de Québec—Approv. de houille..	R. Borland et Cie	8 août 1886	439 00
Hôpital de marine do do ...	do	8 do 1886	179 60
Bureau de poste do do ...	do	8 do 1886	175 60
Hôpital de marine do Approv. de combust.	N. Burke	31 do 1886	935 00
Observatoire do Appareil de chauffage	G. T. Phillips	16 sept. 1886	715 00
Bureau de poste de Québec—Changements dans l'intallation des bureaux de mandats d'argent, des caisses d'épargnes et des lettres enregistrées	J. Perry	25 nov. 1886	600 00
Quai de la Reine, Québec—Réparations aux magasins.	....	12 janv. 1887	1,499 31
Levée de la Princesse Louise, Québec—Bureaux de l'abri des émigrants	A. Lortie.	14 do 1837	21,200 00
Levée de la Princesse Louise, Québec—Travaux supplémentaires	....	3 mars 1887	6,231 25
Entrepôt de vérific., Québec—Compartiment pour la houille dans la chambre de la machine	Carrier, Lainé et Cie..	3 do 1887	180 90
Edifice public de Sorel—Murs, clôtures, trottoirs et couvertures	Geo Beaucage	22 juil. 1886	3,069 00
Edifice public de Sorel—Approvision. de houille.	P. Lacouture	8 août 1886	300 00
Edifice public de Sherbrooke—Tour pour horloge......	R. J. Spearing	26 juil. 1886	1,130 00
Pénitencier de St-Vincent de Paul—App. de houille .	Dufresne et Mongenais.	6 oct. 1886	1,213 06
do do Tirer et fournir la pierre.........	Auclair et Bastien.......	24 nov. 1886	Prix du con.
do do Chaudière	J. Macdougall...	11 août 1886	935 00
do do Fournir le bois de chauffage..	Dufresne et Mongenais.	27 déc. 1886	529 54
Edifices publics de Trois-Rivières—App. de houille...	Z. Marchand	8 août 1886	455 79
Ontario.			
Edifice public de Belleville—Approv. de houille.	Downey et Preston......	8 do 1886	283 25
do do Changements à l'appareil de chauffage.......	Garth et Cie	19 juil. 1886	1,310 00
do Berlin—Approv. de houille............	Klopper et Richardson.	8 août 1886	184 83
do Brantford do	K. T. Elliott	8 do 1886	352 79
do Brockville do	Central Canada Coal Co.	8 do 1886	280 00
do Chatham do	J. L. Scott	8 do 1886	351 37
do Cornwall do	Grant et Conroy	8 do 1886	282 50
do Galt do	J. Malcolm	8 do 1886	295 00
do Gananoque do	The Rathbun Co	8 do 1886	130 00
do Hamilton—Ascenseur pour voyageurs et fret...............	Miller Frères et Mitchell	15 juil. 1886	2,500 00
do do Approv. de houille......	Thos. Myles et Fils	8 août 1886	1,353 35
do do Entrées, barrières et gardes de l'ascenseur.	J. Fensom	1er déc. 1886	993 00
Salle d'exercice do Construction......	M. A. Pigott	23 avril 1887	33,000 00
Edifices publics de Kingston—Approv. de houille.....	Breck et Booth	8 août 1886	561 49
Pénitencier de Kingston—2 chaudières pour chauffer.	The Canadian Locomotive & Engine Co	22 sept. 1886	1,300 00
Edifices publics de London—Approv. de houille.......	J. Mann et Fils	8 août 1886	1,129 24
do Orangeville do	Kenny et Decatur	8 do 1886	227 18
Ottawa—Couvrir la maison de pompe près du canal.	E. G. Laverdure	30 do 1886	262 50
do Ferme expérimentale—Bureau et magasin...	E. Palen....................	15 nov. 1886	295 00
do do Conservatoire.	do	2 déc. 1886	575 00
do do Réparat au magasin	do	16 do 1886	460 14
do do Appar. de chauffage	Blyth et Kerr	15 janv. 1887	196 00
do do Clôtures	Tobin et O'Keefe.........	4 fév. 1887	1.29 pr. trav.

7—15½

N° 1.—Entreprises adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
Edifices publics—*Suite.*			$ cts.
Ontario— Fin.			
Bureau d'impressions, Ottawa	J. E. Askwith	6 juin 1887	94,000 00
do do solives en fer	Rousseau et Mather	15 do 1887	32,775 00
Edifice public de Port-Hope—App. de houille	Wright Frères	8 août 1886	262 50
Bureau de poste de Peterborough—Tour	J. E. Askwith	18 oct. 1886	2,300 00
Edifice public de Stratford—App. de houille	F. Goodwin	8 août 1886	261 12
do Sainte-Catherine do	E. C. Rogers	8 do 1886	195 86
do Saint-Thomas do	J. Griffin	8 do 1886	390 02
Bureau de poste de Toronto—Bureau des douanes	T. Pells	4 mars 1887	2,275 00
Entrepôt d'examen do Changements et additions	J. Fletcher	30 juin 1887	7,200 00
do do Elévateur	J. Fensom	30 do 1887	3,450 00
do do Chaudières	Inglis et Hunter	30 do 1887	4,250 00
Edifices publics, Toronto—App. de houille et de bois.	P. Burns	8 août 1886	2,667 65
do Windsor do do	J. et T. Hurley	8 do 1886	382 85
Manitoba.			
Pénitencier de la Montagne-de-Pierre—Chaudière	The Vulcan Iron Co	24 janv. 1887	550 00
do do Hôpital et buanderie	Rourke et Cass	20 juin 1887	28,500 00
Bureau de poste, Winnipeg—Installation, etc., du bur. de caisse d'éparg	J. E. Gelley et Cie	12 juil. 1886	3,200 00
do do Chambres de l'insp. B.P.	do	12 do 1886	2,200 00
do do Enlever le lambris de la voûte et changer les portes, et enlever trois coffres de sûreté	Vulcan Iron Works	23 août 1886	690 00
Ecole d'infanterie, Winnipeg—Quartiers des officiers.	Murray et McDiarmid	25 nov. 1886	10,775 00
do do Ecurie	do	25 do 1886	3,975 00
Bureau de poste do Installation	Gelley et Cie	4 mai 1886	9,500 00
Maison de douane do Appareil de chauffage et grillage	Garth et Cie		2,720 25
Bureau de poste do Chaudière	Vulcan Iron Co.	24 janv. 1887	550 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Battleford—P.C. N.-O.—Caserne et hôpital	W. J. Barker	25 sept. 1886	2,200 00
do do do chambre d'ordinaire avec cuisine	Smart et Macdonald	25 do 1886	1,700 00
do do 2 écuries	W. J. Barker	25 do 1886	1,600 00
Calgary—Pont de grand chemin sur la riv. de l'Arc.	Kennedy et Heney	2 mai 1887	18,500 00
Casernes du fort McLeod—Châssis doubles	J. Craig	26 nov. 1886	780 00
Lethridge—P.C. N.-O.—Casernes, quartiers des officiers, écuries. etc	Scott et Merrill	29 do 1886	4,386 00
Régina do Maison du commissaire	R. H. Williams	11 sept. 1886	5,985 00
do do Deux casernes	do	11 do 1886	30,935 00
do Bureaux publics—Approv. de houille	The North-Western Coal & Navigation Co	12 oct. 1886	272 00
do do do	J. A McCaul		706 69
do P. C. N.-O.—Hôpital et maison du chirurgien.	J. McCrea	10 nov. 1886	10,600 00
Colombie-Britannique.			
Pénitencier de New-Westminster—2 logements séparés pour les officiers	J. Holland	27 oct. 1886	8,500 00
Pénitencier de New-Westminster—Buanderie et boulangerie	do	9 fév. 1887	4,500 00

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGE ET DRAGUEURS.			
Nouvelle-Ecosse.			
Arisaig—Brise-lames et réparations à la jetée	A. McKinnon	20 oct. 1886	7,900 00
Bayfield—Prolongement de brise-lames	J. McMillan	12 nov. 1886	3,946 00
Rocher-Bleu—Brise-lames	S. O'Donoghue	24 do 1886	6,980 00
Broad Cove Marsh, C.-B.—Quai	Campbell et Boyle	12 do 1886	7,300 00
Ile-au-Renard—Travaux de protection sur la grève	D. Sutherland	6 sept. 1886	3,200 00
Anse-McNair—Reconstruction d'une partie du brise-lames	A. McKinnon	1er avril 1887	9,500 00
Port-Greville—Partie du brise-lames projeté	M. Hatfield	12 juill. 1886	5,775 00
Ile du Prince-Edouard.			
Havre de New-London—Reconstruction de parties du brise-lames	G. McKay	28 sept. 1886	1,400 00
Nouveau-Brunswick.			
Dalhousie—Quai de délestage	G. Gordon	13 déc. 1886	7,600 00
Rivière Upper Salmon—Prolongement du brise-lames	Wallace, Appleby et Appleby	25 oct. 1886	4,570 00
Québec.			
Berthier (*en haut*)—Jetée (brise-glace)	D. O'Brien	7 do 1886	1,369 00
Cap-aux-Corneilles—Réparations à 3 jetées et 6 nouvelles jetées	T. E. Normand	12 do 1886	Prix du contrat.
Ile Perrot—Coffrage	D. O'Brien	20 avril 1887	4,065 00
Longueuil—Quai	J. Burns	6 nov. 1886	7,393 00
Percé—Jetée	A. Lortie	14 fév. 1887	12,500 00
Port-Daniel—Jetée	do	14 do 1887	18,875 00
Rivière-du-Lièvre—Ecluse et digue	Thomson et Poupore	29 déc. 1886	Prix du contrat.
Saint-Irénée—Transport d'une jetée à Saint-Irénée laquelle était aux Eboulements	G. Lavoie	2 sept. 1886	2,911 00
Ontario.			
Belleville—Dragage dans ou près le havre	C. A. Munson	22 sept. 1886	*
Chatham—Travaux au Creek McGregor	Flook et Babcock	19 janv. 1887	2,950 00
Hilton—Coffrage	Tobin et O'Keefe	7 déc. 1886	9,700 00
Midland—Travaux dans le havre	P. Navin	17 fév. 1887	Prix du cont.
Oakville—Travaux à la jetée	E. Murphy	20 nov. 1886	12,150 00
Port-Arthur—Rallonge du brise-lames	A. Stewart	30 oct. 1886	98,000 00
Port-Elgin—Brise-glaces à l'extrémité ouest du débarcadère	D. Porter	22 nov. 1886	9,995 00
Southampton—Reconstruire la jetée nord et construction de coffrage à l'embouch. de la riv. Saugeen.	do	29 déc. 1886	6,500 00
Manitoba.			
Lac des Bois—Digue et passe-migratoire	John Mather	5 avril 1887	7,000 00
Dragueurs.			
Deux chalans de dragueur	Nish et Lefebvre	3 mars 1887	2,800 00

* Payé à l'entrepreneur par le département, jusqu'au 28 octobre 1887, $3,400.

N° 1.—Entreprises adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
Lignes télégraphiques.			
Territoires du N.-O—Battleford et Fort Pitt—Distribution des poteaux, goudron, isoloirs, etc......	J. Rose....................	23 mars 1887	90c. par 100 lbs.
Territoires du N.-O.—Battleford et traverse de Clark—Approvis. et distrib. de poteaux de télégraphe.	G. F. Tupper................	16 avril 1887	1.95 par pot.
Territoires du N.-O—Trav. de Clark et Humboldt—Approvis. et distribut. de poteaux de télégraphe.	B. Boyer....................	19 do 1887	2.00 do
Nouvelle-Ecosse—Mabou et Chéticamp—Construction d'une ligne télégraphique........................	McInnes et McLellan...	12 août 1886	2,088 96
Territoires du N.-O —Qu'Appelle et Humboldt—Livraison et distribution de poteaux de télégraphe.	W. H. Duncan...........	7 juin 1887	1,360 00
Territoires du N.-O.—Creek du lac à la Selle—Approvis. de pot. de télégr. pour continuer la ligne des.	W. J. Barker...........	22 janv. 1887	1.16 par pot.
Territoires du N.-O.—Approvisionn. de poteaux de télégraphe pour la ligne de télégraphe dans les...	A. C. Vaughan.........	7 avril 1887	1.45 do

F. X. R. SAUCIER.

Département des travaux publics,
Ottawa, 28 octobre 1887.

N° 2—**Etat** indiquant les propriétés achetées par le département des Travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						$ cts.
16 mars 1886...	A. G. Gamble	Sa Majesté...	Lots 1, 2 et 3, bloc 13, dans les faubourgs de New-Westminster, C.-B.	Pour le pénitencier.........	....	2,300 00
16 nov. 1886...	H. S. Harwood	do ...	Lopin de terre aux Cascades, Qué	Approche à la jetée.........	2,130 p. en super.	50 00
31 août 1886...	C. E. Knapp *et ux*.........	do ...	do à Dorchester, N.-B	Pénitencier de Dorchester.	24½ acres	548 80
22 déc 1886	W. G. Wilson *et ux*.........	do ...	Lot n° 5, côté est de Saint-Jean, Napanee, Ont	Emplac. pour l'édifice pub.	2·50 chaînes	3,000 00
22 do 1886.....	Lucius Kilburn	do ...	Lopin de terre, coins des rues Principale et Cutting, Coaticook, Qué.........	do do ...	7,500 p. en super.	2,000 00
1er fév. 1887...	D. R. Murphy *et ux*	do ...	Parties des lots 4 et 5, côté sud de la rue Dundas, Trenton, Ont.........	do do ...	do do ...	4,875 00
21 janv. 1887 ..	Dame L. E. Taché *et al*...	do ...	Quai de Taché, Kamouraska, Qué	Amélioration de la naviga	....	1,000 00
12 fév. 1887....	La Fabrique, St-Jérôme..	do ...	Lot du cadastre n° 219, Saint-Jérôme, Qué....	Emplac. pour l'édifice pub.	1 arpent 85 perc 300 pieds	4,000 00
23 sept. 1884...	J. W. Hurd et T. E. Baker	do ...	Lot de ville n° 8, bloc C, Prince-Albert, TNO	Emp. pour le bur. du télég	....	1 00
21 fév. 1884....	H. Gisborne	do ...	do 26, bloc 3, Fort-Qu'Appelle do	do do do	....	....
8 mars 1887...	Haute cour de justice, (division de la chancellerie), Ontario............	do ...	Moitié du lot ouest n° 6, côté sud de la rue Lombard, Toronto, Ont	Emp. pour le bur de poste	....	6,896 97
20 fév. 1886....	T. Allen *et ux*	do ...	Lot de terrain dans la par. de Botsford, N.-B.	Emp. pour la cabane de la chaloupe, C.-Tormentine.	21,630 p. en sup.	50 00
9 juill. 1887...	T. Deacon *et ux*	do ...	Partie ouest du lot n° 1, bloc A, section de Supple, Pembroke, Ont	Emplac. pour l'édifice pub.	132 × 76 × 57 p	2,500 00
1er mai 1887..	Mme C. A. Creighton	do ...	Lots nos 1, 2, 13 et 14, division de Rudolf, lettre B, Lunenburg, N.-E............	do do ...	9,600 pieds	3,900 00

F. X. R. SAUCIER.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 28 octobre 1887.

N° 3.—ETAT indiquant les propriétés louées au département des travaux publics, ou par lui, durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date du bail.	Locateurs.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1886.						$ cts.
6 août....	Sa Majesté..................	Cie de houille et de nav. du N-O	Ligne télégraphique de l'Etat depuis Fort-McLeod jus. Dunmore, territoires du N.-O.	....	21 ans...............	1,375 00 p. an'ée
19 nov	do	A G. Grier et Cie	Droit de couvrir une partie de la glissoire de la Chaudière.	Pour meill. accès à leurs terrains d'empilement	Durant bon plaisir.	1 00 do
11 déc.....	do	T. Webb	Lots 1, 2 et 21 N. de la rue Bay et les lots 1, 2, 3 et 4 havre, de Presqu'Ile.	....	21 ans	43 00 do
23 do	do	R. Finlayson	Droit de construire deux batardeaux, baie du Rocher, havre de Victoria, C.-B.	....	Durant bon plaisir.	25 00 do
1887.						
12 janv....	do	Hall, Neilson et Cie.	Morceau de terrain, Cap-aux-Corneilles, rivière St-Maurice, Qué.	....	21 ans............	10 00 do
20 do ...	do	J. Spratt..	Droit de construire un quai dans le havre de Victoria, C.-B.	....	Durant bon plaisir.	25 00 do
2 février.	do	Andrew Myles...	Edifice au coin des rues Main et Simonds, Portland, N.-B.	....	5 ans..............	500 00 do
5 do ...	do	The Great Northern Tran Co	Droit d'occuper le "vieux brise-lame" à Collingwood, Ont.	....	Durant bon plaisir.	1 00 do
26 do ...	Egan Estate Company (Limitée).	Sa Majesté........	Partie de l'édifice contigu au bureau de poste, Ottawa, Ont	Entrepôt de vérification.	2 ans et 4 mois...	850 00 do
10 mars...	J. Durie et fils	do	2e et 3e étages au-dessus de leur magasin, Ottawa, Ont.	Dép. des affaires des Sauv	2 ans	1,000 00 do
2 janvier.	R. B. Angus, *et al* (Fidéi.)	do	Lots 16, 17, 18, 19 et 20, bloc 345, avec édifices, Régina, T. N.-O.	Palais de justice	2 ans	1,200 00 do
1er juin....	A. Charlebois, *et al.*	do	Cession du bail des lots 11 et 12, côté ouest de la rue Elgin et des lots 1 et 2, côté nord de la rue Catherine, dans Stewarton, près d'Ottawa, Ont.	Nouvel édifice, matériel de construction.	17 mois.	104 00 do
9 do ...	do	do	Cession du bail des parties du lot F, concession C., vis-à-vis le Rideau, township de Nepean, comté de Carleton, Ont.	do ...	5 mois	30 00 do

F. X. R. SAUCIER.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 28 octobre 1887.

ANNEXE No 24.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS DURANT LA SESSION DE 1887

ET AYANT RAPPORT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX OUVRAGES PLACÉS SOUS SON CONTROLE.

ANNEXE No 24.

N° de renvoi, 82,075.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés durant la première session du sixième parlement du Canada, close le vingt-troisième jour de juin 1887, et ayant trait au ministère des travaux publics et aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet.	Titre du Statut.	Chapitre.	Page du Statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice finissant le 30 juin 1887, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1887 et le 30 juin 1888, et pour d'autres objets liés au service public.	1	3
Statuts revisés du Canada—Distribution des.	Acte modifiant le chapitre deux des Statuts revisés du Canada, intitulé: "Acte concernant la publication des statuts."	2	45
Employés publics—Cautionnement à être fourni par quelques-uns.	Acte modifiant l'Acte concernant les employés publics....	9	53
Instruction des réclamations contre la couronne.	Acte à l'effet de modifier l'Acte des cours Suprême et de l'Echiquier et d'établir de meilleures dispositions pour l'instruction des réclamations contre la couronne.	16	62
Expropriation de terrains.........	Acte modifiant les Statuts revisés, chapitre trente-neuf, concernant les expropriations de terrains.	17	76
Avance de nouvelles sommes pour achever le bassin de raboub, etc., dans le havre de Québec.	Acte autorisant l'avance de nouvelles sommes pour achever le bassin de radoub et les améliorations dans le havre de Québec.	41	147
Amélioration du fleuve Saint-Laurent.	Acte concernant l'amélioration du fleuve Saint-Laurent.	43	149

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 novembre 1887.

ANNEXE No 25.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

ANNEXE No 25.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.—RAPPORT DU CURATEUR.

N° de renvoi, 83,351.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX ARTS,

OTTAWA, 16 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les études et œuvres d'art ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts pendant l'exercice clos le 30 juin 1887 :—

Peinture à l'huile—par G. F. Watts, A. R., Londres, Angleterre. *Le Temps, la Mort et le Jugement.*—Présentée par l'artiste.

Peinture à l'huile—par F. M. Bell Smith, A. R. C. Tableau diplomé reçu de l'Académie Royale Canadienne.

Peinture à l'huile—A. D. Patterson, A. R. C. Tableau diplomé reçu de l'Académie Royale Canadienne.

Peinture à l'huile—*La Madone et l'Enfant*—présentée par le sénateur R. P. Haythorne.

La Galerie contient aujourd'hui plus de 100 tableaux qui, tous à l'exception de trois dont le gouvernement a fait l'acquisition, ont été donnés par des artistes et autres personnes ayant à cœur l'établissement d'une galerie nationale des beaux arts.

La valeur actuelle de notre galerie est de $20,000 à $30,000.

Nous avons eu, cette année, 11,943 visiteurs, c'est-à-dire 3,151 de plus que l'année dernière. Ces chiffres, relevés au registre, démontrent que le public s'intéresse de plus en plus à notre institution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire, Ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 26.

LISTE DES RÉCLAMATIONS

SOUMISES AUX

ARBITRES OFFICIELS

PENDANT L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1887,

PAR

CHARLES THIBAULT, SECRÉTAIRE.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES ARBITRES OFFICIELS.

(N° de renvoi, 79,184.)

BUREAU DES ARBITRES OFFICIELS,
OTTAWA, 18 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser une liste des réclamations qui ont été soumises aux arbitres officiels par le département des travaux publics, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier (1887)

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.
Ottawa.

LISTE des réclamations soumises aux et adjugées par les arbitres officiels, en rapport avec le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Réclamants.	Nature des réclamations.	Quand soumises.	A qui soumises.	Soumises pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence.	Observations.
		1886.			$ cts.	$ cts.	1886.	
Denis O'Brien	Entrepôt de vérific. à Québec—Ouvrages supplémentaires.	21 sept.......	Bur. complet	Décision.....	4,600 00	....	....	Pas encore examinée, mais le sera bientôt.
Alex. Martin ...... N.-B., 1885.	Edifice public de la rue Wellington, Ottawa—terrain pris pour	15 nov.	do ...	do ...	3,125 00	750 00	25 nov.....	
		1885.						
M. Starr et Cie ...	Pont Des Joachims — Ouvrage supplémentaire..	29 déc.......	do ...	do ...	....	42,279 00	6 déc.....	Mais le montant payé à M. Starrs et Cie devrait être déduit—soit, environ $40,000.

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 18 juillet 1887.

ANNEXE No 27

CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DÉPARTEMENT

N° de renvoi, 63,650.

ANNEXE

Membres, commissaires et commissaires-adjoints du bureau des travaux, ainsi que
tement des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination
Sous l'autorité de l'acte 4-5 *Vic., ch.* 38, *corporation du bureau des travaux.*				
L'hon. H. H. Killaly, président......	....	....	....	....
D. Daly .... S. B. Harrison .... J. Davidson .... } Membres..	29 déc. 1841	3 oct. 1844		
Nouveau bureau des travaux				
L'hon. H. H. Killaly, président.... D. Daly .... W. H. Draper..... W. Morris......... D. B. Papineau.. } Membres..	5 oct. 1844	8 juin 1846		
Sous l'autorité de l'acte 9 *Vic., ch.* 37, *etc.*				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.	4 juill. 1846	10 mars 1848	L'hon. Charles Eus Casgrain, commissaire-adjoint.	1er août 1846
E. P. Taché do ...	11 mars 1848	26 nov. 1849	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint.	11 mars 1848
J. Chabot do ...	15 déc. 1849	31 mars 1850	Jno. Westenhall, commiss.-adjoint...	2 fév. 1850
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850	11 fév. 1851	L'on. Jos. Bourret, commiss.-adjoint...	20 avril 1850
J. Bourret do ...	15 fév. 1851	27 oct. 1851	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint	15 fév. 1851
John Young do ...	28 oct. 1851	22 sept. 1852		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852	26 janv. 1885	....	....
F. Lemieux do ...	27 janv. 1855	25 nov. 1857		
C. Alleyn do ...	28 nov. 1857	1er août 1858		
L. H. Holton do ...	2 août 1858	6 do 1858		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858	10 janv. 1859	Samuel Keefer, commissaire-adjoint.	6 mai 1859
John Rose do ...	15 janv. 1859	12 juin 1861		
Jos. Cauchon, commissaire.	15 juin 1861	23 mai 1862		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862	27 do 1863		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863	23 juil. 1863		
M. Laframboise do ...	23 juill. 1863	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint.	15 mars 1864
J. C. Chapais do ...	30 mars 1864	30 juin 1867		
Sous l'autorité de l'acte 31 *Vic., chap.* 12.				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juil. 1867	— oct. 1869	Toussaint Trudeau, sous-ministre.	— mai 1868
L'h. H. L. Langevin, C.B., ministre.	8 déc 1869	5 nov. 1873		
L'hon. Alexander Mackenzie do .	7 nov. 1873	16 oct. 1878		
Sir Chas. Tupper, C.B., C.C.M.G., ministre	17 oct. 1878	20 mai 1879		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre..................	20 mai 1879	....	G. F. Baillairgé, sous ministre.	4 oct. 1879

No 27.

les ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef du dépar-
publics, de 1841 à 1887.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly...	17 août 1841...	Samuel Keefer.....	17 août 1841...	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le département des Travaux publics.	25 sept. 1847...				
....	....	John Page	31 oct. 1853...		
Toussaint Trudeau.	13 déc. 1859...				
Frederick Braun....	8 mars 1864...				
....	....	G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.	5 juill. 1871...	Thos. S. Scott...	7 fév. 1872.
S. Chapleau....... F. H. Ennis....... A. Gobeil	4 oct. 1879... 4 nov. 1880... 23 janv. 1885...	H. F. Perley........	25 nov. 1880.	Thos. Fuller......	31 oct. 1881.

ANNEXE No. 28.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er Juillet 1867 au 30 Juin 1887.

ANNEXE No 28.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

Lettres reçues et expédiées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1887.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879* do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	†8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 80 juin	4,866	2,735

* L'arrêté du conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des travaux publics, conformément à l'acte 42 Vic., chap. 7. Le personnel des employés et commis du departement des travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public. qui s'élève en moyenne à 8,000 lettres par année, ni les chèques du département et autres, dont environ 5,000 sont expédiés pendant chaque exercice.

† La réduction du nombre de lettres reçues et envoyées n'est pas due à une diminution de cette correspondance, mais à un changement dans le mode de classement depuis le 1er avril. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient enregistrés séparément, et une lettre accompagnait chaque paiement. Maintenant, les comptes sont classés par matières, jusqu'à trente ou quarante comptes sont quelquefois compris dans un seul numéro ; et on a substitué des placards imprimés aux lettres qui accompagnaient autrefois les paiements. Ces changements ont fait faire une très grande économie de temps, et facilitent beaucoup l'expédition des affaires du département.

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN,
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE.
1888.

ANNEXE No 29.

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

ÉLÉVATIONS DU SAINT-LAURENT, DU LAC CHAMPLAIN ET DE LA RIVIERE HUDSON, AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER.

ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA, LES ÉTATS-UNIS ET LES PAYS ÉTRANGERS.

ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'À L'OCÉAN, Etc.

CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT, Etc., Etc.

ROUTES PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, Etc., DE LIVERPOOL AU JAPON.

ROUTES PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, ET PAR LES CANAUX DE SUEZ ET DE PANAMA.

COUT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Député ministre des Travaux Publics.

ANNEXE No 29

PARTIE I.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT,
RIVIÈRES OTTAWA, SAGUENAY ET LE LAC SAINT-JEAN,
EAUX NAVIGABLES DE MANITOBA ET DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, PORT NELSON ET LA BAIE D'HUDSON,

ET AUSSI,

ELEVATIONS DU SAINT-LAURENT, ETC.,
AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE L'OCÉAN,

ET

NIVEAUX D'EAU, Etc.,

(En connexion avec les inondations)

Entre Laprairie, Montréal et Trois-Rivières,
L'ouverture et la clôture de la Navigation à Québec, Montréal,
Kingston et Toronto, Etc., Etc.

1re PARTIE.

INDEX.

N° 20. Volume d'eau que déchargent la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.

N° 21. Noms des bateaux qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

N° 22. Région de la baie d'Hudson : Navigation, climat, ressources, etc.

N° 23A. Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et aux rivières des Outaouais, Saguenay, Saskatchewan, etc.

N° 23B. Débit du fleuve Saint-Laurent, entre le Saut-Ste-Marie et Québec.

N° 24. Comparaison des routes par l'Outaouais et le Saint-Laurent.

N° 25. Rivière Mississipi.

N° 26. Elévations ou hauteurs du Saint-Laurent et de l'Hudson—Repères, etc.

N° 27. Inondations à Montréal et à Laprairie, etc.

N° 28. Elévations approximatives du Saint-Laurent, du lac Champlain et de l'Hudson, au-dessus du niveau moyen de la mer, etc.

N° 29. Débit du Saint-Laurent mesuré à Montréal en 1882.

N° 30. Progrès de l'inondation entre Laprairie et Trois-Rivières, en avril 1886.

N° 31. Ouverture et clôture de la navigation à Montréal, 1877 à 1888.

N° 31½. Ouverture et clôture de la navigation à Montréal 1864 à 1888, et notes relativement à la glace.

N° 32. Dates de la débâcle de la glace et de son passage au courant Sainte-Marie, en bas de Montréal, 1824 à 1847.

N° 33. Notes au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, en haut de Montréal, 1842 à 1853.

N° 34. Ouverture de la navigatién au quai des Cascades et au pied du canal Beauharnois, 1846 à 1853.

N° 35. Ouverture et clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.

N° 36. Ouverture et clôture de la navigation sur la rivière Hudson, les canaux Champlain et Erié, et l'ouverture sur le lac Erié, de 1824 à 1888.

(N° de renvoi, 40,995.)

N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DISTANCES

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Inter-médiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's Landing	Pointe-Faran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Canal de la P'te-Farran	¾	1,071
Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide-Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la P'te-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te-Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la P'te-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapide des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,593
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'Ile Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'Ile Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'Ile Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'Ile Saint-Joseph	Pied du Saut-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Saut-Sainte-Marie	Tête du Saut-Sainte-Marie	Canal du Saut-Ste-Marie	1	1,987
Tête du Saut-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée, au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602¾ pieds au-dessus du niveau de marée à Trois-Rivières, et à 601·78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation, sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales ; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée ; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., *voyez* les tableaux n°s 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, *voir* l'annexe n° 19 qui précède et les tables 31 à 36 qui suivent.

N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1887.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — *Voir* observations au n° 7.
	Pieds.	Pieds.
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution	25 à 27·5	27·5
Canal Lachine—Agrandissement achevé	12	14
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	14
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876—Progresse	9	14
Canaux de Williamsburg--Agrandissement commencé en 1884--Progresse	9	14
Canal Murray—Achevé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de nav.	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé—Creusage à 14 pieds terminé.	14	14
Canal du Saut-Ste-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé	16·8	16·8
Canal do Canada, sur la rive opposée—Tracé commencé en 1887		

N° 3.—Distances entre les diverses localités de Montréal à Québec.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe	6·1	6·1
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, *en haut*	4·0	10·1
Pointe-aux-Trembles, *en haut*	Varennes	3·4	13·5
Varennes	Cap Saint-Michel	2·8	16·3
Cap Saint-Michel	Verchères	5·3	21·6
Verchères	Phare de l'île aux Prunes	1 1	22·7
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	6 1	28·8
Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	Lavaltrie	1·6	30·4
Lavaltrie	Chenal de Contrecœur, entrée inférieure.	4·8	35·0
Chenal de Contrecœur, entrée inférieure	Lanoraie	1·3	36·3
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	8 7	45·0
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	3 8	48·8
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	3·5	52·3
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	5·2	57·5
Phare-flottant n° 1	do 2	2·9	60·4
do 2	Bouée blanche	4·4	64·8
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	6·5	71·3
Phare-flottant n° 3	Port-Saint-François	4·2	75·5
Port-Saint-François	Trois-Rivières	6·5	82·0
Trois-Rivières	Bécancour, bouée de fer au Coude	5·6	87·6
Bécancour, bouée de fer au Coude	Champlain	6·0	93·6
Champlain	Quai de Batiscan	7·9	101·5
Quai de Batiscan	Cap Levraut	4·0	105·5
Cap Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	3·3	108·8
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	Cap Charles	2·2	111·0
Cap Charles	Rapides du Richelieu	9·0	120·0
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	4·9	124·9
Quai du Platon	Sainte-Croix	5·6	130·5
Sainte-Croix	Ecureuils	1·5	132·0
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, *en bas*	7·0	139·0
Pointe-aux-Trembles, *en bas*	Cap-Rouge	12·0	151·0
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	9·3	160·3

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et à Trois Rivières, d'après les autorités suivantes :—

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires — Shanley, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires—Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère de Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson...	a.b. 0·00	....	....	....	....	....	....	....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent........	(*d*)	0 00	0·00	0·00	0·00	0 00	0·00	0·00
Montréal, fleuve St-Laurent	(*e*)	....	12·75	13·00	12·75	13·25	11·00	11·75
Kingston, lac Ontario......	....	1817. 232·20	234 00	....	....	234·00	234·00	240·00
Oswego do	245·15	....	....	....	....	....	....	....
Lac Erié, explor. de 1816	564·85	....	....	....	....	....	....	....
do do 1876	571·68	....	....	....	....	....	....	....
do rapport de 1882	568·57	....	....	....	....	....	....	....
do autorités canadiennes	....	1818. 564 00	564·00	....	....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire........	....	....	....	....	....	572 00	568·00	570·75
Lac Huron	....	1882. 590 00	594·00	....	....	578·00	574·00	576·75
B. Georgienne, lac Huron.	....	594·00	594 00	572·00	574 00	578·00	578 00	576·75
Lac Michigan........	....	....	....	....	....	580·00	578·00	578·75
Lac Supérieur, Saut Ste-Marie........	Haut. moy. au-dessus du niv. de la marée à New-York. c. f. 601·78	1823. 627·00	....	....	....	600·00	600·00	602·75

OBSERVATIONS.

(*a*) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.— *Voir* le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32,607, en date du 12 mars 1883.

MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE A ALBANY ET A NEW-YORK.

(*b*) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883, de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4·40 pieds, et à Albany il est de 2·32 pieds. *Voir* n° 33,865.

DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'A NEW-YORK.

(*c*) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, ingénieur assistant, en charge du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, ou la déclivité totale entre les deux points, est de 4.27 pieds. *Voir* n° 34,047. *Voir* les observations *d*, *e*. *f*, sur la page suivante.

N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

ÉLÉVATION au-dessus de la marée la plus basse observée à Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

Désignation.	Répère—Chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Elévation. Inter-médiaire.	Elévation. Au-dessus de l'eau basse à Trois-Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	*d* 39·55	*d* 0·00	*d* 0·00
Sommet de l'angle S.-E. du quai de la Cie du Richelieu à Trois-Rivières	56·55	17·00	17·00
Point de répère ou sommet de la maçonnerie du pont du ch. de fer, rivière St-Maurice, 2 milles en amont de l'embouchure	90·00	33·45	50·45
Point de répère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne	81·17	8·83	41·62
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67·19	13·98	27·64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852: du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1	*e* 51·28	*e* 15·91	*e* 11·73
		Pieds d'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 1.	
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35·86	*e* 15·42	—3·69
		Elévation au-dessus du busc inférieur de l'écluse n° 1.	
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port: Profondeur sur le busc, 16½ pds; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal: sur le busc, 17; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal: sur le busc, 19 pds			
Sommet du coursier de la vieille écluse n° 1, au-dessus du busc d'aval	67·19	31·33	27·64
Niveau maximum de l'inondation en amont du pont Victoria, avril 1858	79·61	43·75	40·06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 18·50 pieds; cela correspond à 17 pieds sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, Montréal.			

OBSERVATIONS.—*Suite.*

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(*d*) Le niveau de la marée à Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario.—*Voir* notes en date du 21 février 1883, n° 33,687.

(*e*) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11·73 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières, représente une profondeur de 15·42 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(*f*) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer, se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.—*Voir* le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33,363.

Voir les tableaux nos 26, 27, 28, basés sur les renseignements les plus récents obtenus jusqu'en 1888.

N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIÈRES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée à Trois-Rivières et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine à Montréal.

Designation.	Repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive-Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Elévation au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières.
Niveau minimum observé à Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	3·69	0·00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81 00	35·86	0·00	—3·09
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1852 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 8 octobre 1881	96·42	51·28	15 42	+11·73
Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal.	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel que précédemment adopté	98·00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été de l'aqueduc de Montréal—T. C. Keefer	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858	124·75	79·61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer..	119·63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I C	119·61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119·57	74·43	38·57	+34·88

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

OBSERVATIONS sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de $900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On retrouvera dans l'annexe n° 9, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées dans le chenal varie de 350 à 450 pieds. Par l'acte 51 Vic., chap. 5., du 22 mai 1888, le gouvernement fédéral a pris le contrôle des travaux de dragage, dont les frais devront être payés par l'Etat.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers canaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buscs des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Erié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 275 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, *voir* les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.

A l'ouverture de la navigation, en 1887, on avait complété le creusement du canal Welland, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, sur toute sa largeur, qui est d'environ 120 pieds, depuis Allanburg en descendant, et depuis le bief de partage vers l'ouest, sur la moitié de sa largeur, c'est-à-dire 60 pieds. Le premier vaisseau, d'un tirant de 14 pieds, traversa le canal, le 26 mai, et l'élargissement fut terminé sur toute la largeur vers décembre 1887.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de chute de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18·6 pieds, et le minimum de 16·8 pieds.

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.—Du lac Supérieur au terme de la marée.

Noms des lacs et rivières qui les relient.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Superficie en milles carrés.	Elévation au-dessus du niveau de la mer, à Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	......	900	32,000	602¾
Rivière Sainte-Marie	55	4	1	60	30	......	584¾
Michigan	345	84	58	......	1,000	22,400	578¾
Green Bay (*Baie Verte*)	100	25	18	......	500	2,000	578¾
Détroit de Mackinaw	50 Nonajouté ci-dessous	20	10	200	40	......	578¾
Baie Georgienne	130	55	40	......	500	......	576¾
Huron	270	105	70	900	450	23,000	576¾
Rivière Sainte-Claire	33	......	......	50	35	......	......
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570¾
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	......	......
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566¾
Rivière Niagara	35	3	1	......	30	......	......
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François	33	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	......	......	......	20	......	......
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112 Y compris les sections du fleuve ...					96,877	......
do do ...	1,778 A l'exclus. des sections du fleuve.					......	......

N.B.—Pour les élévations au-dessus de l'océan, voir le tableau corrigé No. 28.

N° 9.—CANAL DES NAVIRES A TRAVERS LES BATTURES DU LAC SAINTE-CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

Le canal a été projeté en 1866, dans le but d'avoir un chenal droit traversant les battures du lac Sainte-Claire, ayant 13 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur, pourvu de chaque côté d'une digue de 7,300 pieds de longueur, se composant chacune de caissons en bois reposant sur des pilotis enfoncés dans le fond primitif de la batture, et remplis de matières extraites du chenal; chacune des digues devant être protégée des deux côtés par des palplanches.

Le projet en question fut modifié en 1874 de manière à donner un chenal de 16 pieds de profondeur et de 200 pieds de largeur. Les travaux furent complétés en 1881; le coût de leur construction alors était de $591,544.09.

N° 10.—CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE, E.-U.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originairement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, $999,802.46 En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à $2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, entre les portes, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16¾ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal avaient, chacune, 350 pieds de long, 70 pieds de large au sommet et 61 au fond du sas, et 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils. On est à les démolir afin de faire place à une nouvelle écluse qui aura une profondeur de 21 pieds sur les seuils; la profondeur d'eau dans le canal doit être de 20 pieds.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
	$ cts.						
1855	4,374 66	106,296	....	....	....	18 juin	23 nov.
1856	7,575 78	101,458	....	....	....	4 mai	28 do
1857	9,406 74	180,820	....	....	....	9 do	30 do
1858	10,848 80	219,819	....	....	....	18 avril	20 do
1859	16,941 84	352,642	....	....	....	3 mai	28 do
1860	24,777 82	403,657	....	....	....	11 do	26 do
1861	16,672 16	276,639	....	....	....	3 do	14 do
1862	21,607 17	359,612	....	....	....	27 avril	27 do
1863	30,574 44	507,434	....	....	....	28 do	24 do
1864	34,287 31	571,438	1,045	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865	22,339 64	409,062	602	395	997	1 do	3 do
1866	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867	33,515 54	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868	25,977 14	432,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869	31,579 96	524,884	939	399	1,338	4 do	29 nov.
1870	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	29 avril	1er déc.
1871	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	28 do
1873	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	16 do
1874	38,922 97	1,070,857	883	901	1,734	12 do	2 déc.
1875	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876	46,867 30	1,541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.
1879	41,385 63	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880	44,552 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881	Perception	2,092,757	1,706	2,117	4,004	7 mai	5 déc.
1882	des péages	2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883	discontinuée,	2,042,259	1,458	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884	9 juin 1881.	2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do
1885	....	3,035,927	1,689	3,354	5,380	6 mai	3 do
1886	....	4,219,397	2,534	4,584	7,424	25 avril	4 do
1887	....	4,897,598	2,562	5,968	9,355	1er mai	3 do

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal était possédé et exploité par l'Etat du Michigan, et les péages perçus, étaient affectés au paiement des frais d'exploitation. A neuf heures du matin, ce jour-là, la propriété et le contrôle du canal furent transférés aux Etats-Unis, et dès lors la navigation du canal devint libre.

Les tonnages donnés dans le tableau doivent être compris comme étant le "tonnage enregistré." Les tonnages du "fret" diffèrent considérablement de cette colonne, mais ce n'est que depuis que le canal est passé sous le contrôle des Etats-Unis qu'on fait cette distinction entre les deux, dans les registres du canal.

A part ceux énumérés sous le titre "voiliers" et "bateaux à vapeur," la colonne "nombre de passages" comprend tous les radeaux et autres embarcations non enregistrés qui sont passés dans le canal.

En 1879, le nombre était de		100
1880	do	50
1881	do	181
1882	do	372
1883	do	237
1884	do	371
1885	do	337
1886	do	306
1887	do	825

Un changement dans les lois prescrivant la manière de calculer le tonnage pour l'enregistrement, fut mis en vigueur en 1883, et il en est résulté dans le chiffre du tonnage enregistré, une réduction inférieure à celui de 1882, tandis que de fait le tonnage réel (tonnage de "fret") qui est passé dans le canal en 1883 a excédé celui de 1882 de 237,585 tonneaux, et en 1884, il y a eu un nouvel excédant de 605,898 tonneaux, comme suit :—

1882	tonnage enregistré,	2,468,088.	Tonnage de fret,	2,029,520
1883	do	2,042,259.	do	2,267,105
1884	do	2,997,837.	do	2,873,003
1885	do	3,035,937.	do	3,256,628
1886	do	4,219,397.	do	4,527,759
1887	do	4,897,598.	do	5,494,649

En vertu de l'acte du 5 août 1886, par les Etats-Unis, relativement aux rivières et aux havres, un octroi de $250,000 a été accordé pour "améliorer la rivière Sainte-Marie, Michigan, et pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un chenal pour y aborder." D'après cet acte, le projet approuvé par le ministère de la guerre, est celui de construire une seule écluse avec une chute de 18 pieds, d'une longueur de 800 pieds entre les poteaux tourillons, et de 100 pieds de largeur, avec portes convenables à cette largeur, et une profondeur de 21 pieds d'eau sur les buscs, sur l'emplacement occupé par les deux premières écluses construites en 1855. Le prisme du canal devra être creusé suffisamment pour donner une profondeur d'eau d'au moins 20 pieds.

Voir lettre nos 63,286, 72,698 et 83,150 du brigadier général Poe, de l'armée des Etats-Unis ; la dernière étant en date du 8 décembre 1887.

Le gouvernement fédéral doit construire un autre canal sur la rive canadienne qui est vis-à-vis. L'exploration pour le tracé, est en progrès, 1887.

N° 11.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	14	250	44	†14	1,000
Ecluse de Saint-Ours	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau	134	33	5	120	21½	4½	250
Sainte-Anne	200	45	9	180	44	9	700
Carillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent	131	32½	4½				
Canaux des Etats-Unis.							
Erié	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	100	18	5	92	17½	4½	80
Saut-Ste-Marie (nouv.)	515	80	16	490	58	16	Pour plusieurs navires de
do (ancien)	350	70	12	320	67	12	2,000
do (nouv.)	800	100	21	....	100	19	do

† On a fait le creusement du canal Welland sur toute sa longueur, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, et cet ouvrage a été complété vers la fin de 1887.

(Pour les détails sur les canaux, *voir* les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

N° 12.—LAC SAINT-JEAN.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne ; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110·97 milles statutaires de Tadoussac, *viâ* la Petite-Décharge et la rivière Saguenay.

Sa plus grande longueur depuis Belle Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest........ 27¾ mil. sta.

Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien........ 20 "

Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac........ 17½ "

Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la couronne, Québec, en 1880........ 85 "

Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la couronne, Québec........ 365.40 "

7a—2

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881......	278 pieds.
L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880	300 "
Elévation de son niveau au dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870	293 "
On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds, en gagnant le large, sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac......	3 à 60 pieds.

Voir la note S, partie III, annexe n° 8 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

En 1884, M. Joseph Rosa, l'ingénieur dirigeant des travaux dans le district du Saguenay, ayant reçu instruction de constater la profondeur du lac vers le centre, dit dans une lettre adressée au député du ministre des travaux publics, en date du 18 juin 1884, que la plus grande profondeur du lac est de 225 pieds ; et que la profondeur moyenne varie de 72 à 90 pieds dans la partie la plus profonde du lac. *Voir* son rapport officiel en date du 14 janvier 1885, n° 56,373, contenant une carte indiquant ses sondages pris en juin 1884.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours. En juin, elles s'élèvent de 12 à 18, et quelquefois, à 30 pieds.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardent considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait le sujet de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10,666 en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la " Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la " Grande-Décharge."

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises étaient en voie d'exécution, jusqu'à ce que l'ordre de les discontinuer fut donné en 1888.

Exploration hydrographique.

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac ; elle fut discontinuée avant l'hiver pour ne pas excéder la dépense autorisée. Elle fut reprise en 1885 et 1886, par Thos. Guerin, qui fit un rapport sur le débit du lac, mais il n'y a pas fait de sondages.

Les vents.

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auquels le lac est le plus exposé.

La glace.

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril.

Il en est complètement libre vers le 12 de mai.

Le lit du lac.

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. *Voir* les extraits dans la note H, partie III, annexe n° 8, Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, *voir* l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Débordement du lac Saint-Jean.

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1885, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement. Il a fini son examen durant l'automne de 1886, mais n'a pas encore sondé le lac.

Voir rapport n° 76,431, en date du 12 avril 1887.

N° 13.—ROUTE DE LA RIVIERE SAGUENAY.

Depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1880, par le département des terres de la couronne.

Nom des places.	Distance en milles. Par le routier imprimé.	Distance en milles. Par la charte.		Largeur de la rivière Saguenay en milles		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Marins.	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
							En brasses.		
Tadoussac	0·00	0·00	0·00	0 75	0·86	Côté N.-E.	104	Mouillage.	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0·50	0 50	0·58	0.80	0·92	do	88		
Anse-à-la-Barque	1·00	1·10	1·27	1·00	1·15	do	100	do	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Baie et rivière Sainte-Etienne	10·50	9·00	10·35	1.15	1·32	Côté S.-O	50	do	
Rivière Sainte-Marguerite		13 00	14·95	1·00	1·15	Côté N.	72		
Iles-Saint-Louis (extrém. infér.)	17 00	14·90	17·14	1 30	1·50	⅓m de la rive S	39	do	
Ile-Saint-Barthélemy	18 00	16·50	18 98	1 20	1·38	Près de la rive N.	90	do	
Rivière Petit-Saguenay		18·50	21·28	1 30	1·50	Côté S	98		
Rivière et anse-St-Jean	24·00	21·80	25·07	2·50	2·88	do	118	do	
Anse du Cap Eternité		28 00	32·20	2·00	2·30	Côté S.O.			
Cap Eternité	30·00	28·50	32·78	0·90	1·04	Côté S	146		Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,500 pieds de hauteur.
Pointe-Trinité		32·00	36·80	1·70	1·96	Côté N.	145		
Tableau		35 00	40 25	1·30	1·50	Côté S	142		
Descente-des-Femmes	42·00	40·20	46·23	1 90	2·18	Côté N	118	Mouillage.	Côtes de granit syénitique et de gneiss.
Cap-à l'Est	47 50	45 00	51 75	1 80	2 07	do	118		
Entre Mi-chemin	47·00	46 00	52·90						
Cap-à-l'Ouest		46·60	53·59	1·80	2 07	do	80	do	Vis-à-vis le Cap-à-l'Ouest.
Pied de la Baie-des-Ha! Ha!				1 20	1·38	Dans le chenal.	80		
Tête de la Baie-des-Ha! Ha!	55·00	52·40	60 26	2·50	2 88	Côté O	5 près du riv		
Petits-Ilets	52·00	50·00	57 50	1 60	1·84	Côté N.	60	do	
Pointe-aux-Roches	57·00	55·00	63·25	1 50	1·73	do	3½	do	
Chicoutimi	65·00	61·93	71·22	0·45	0·52	Côté S	2	do	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statutaire.
Rivière Chicoutimi		62·80	72 22	0·40	0 46	do			
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues		67 15	77·22	0·20 à 0·50	0·23 à 0·58	Côté N.	2 à 1		
Rivière Shipshaw		68·02	78 22	0·40		do	Pas de sondages	La mer m. jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière-aux-Sables		69·76	80·22			Côté S.	do		
Grand-Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinogami		73 02	83·97	0·50	0·58	Côté N	do		

Rivière Duclos	....	76·50	87·97	....	....	Côté N.........	Pas de sondages.		
Rivière Gervais	....	82·58	94·97	....	....	do	do ...		
Jonction de la Grande et de la Petite Décharges	....	86·28	99·22	....	....	Entre N. et S....	do ...		
Embouchure de la Petite-Décharge, pied du lac St-Jean..	....	96·50	110 97	0·50	0·58	Extrémité N.-E. du lac.	do ...	....	Dans la direct. de l'O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean..	....	97 58	112·22	1·00	1·15	do ...	do ...	....	Dans la direct. N.-O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Rivière Mistassini, *viâ* Grande-Décharge	....	119 32	137·22	0·65	0 75	Extrémité N.-O. du lac.	do ...	....	Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémité occidentale ou supérieure.
Rivière Mistassini, *viâ* Petite-Décharge	....	118·02	135·72	....	....	do ...	do		
Rivière Peribonca, *viâ* Petite-Décharge	....	113·45	130·47	0·87	1·00	Côté le plus au nord du lac....	do		
Rivière Chomouchouan, *viâ* Petite-Décharge	....	118·23	135 97	0·44	0·50	Ext. S.-O. du lac	do		
Rivière Ouiatchouan, *viâ* Petite-Décharge	....	113 02	129 97	....	....	Rive S. do	do		
Rivière Metabetchouan, *viâ* Petite-Décharge	....	107 80	123·97	....	....	do do	do		

NOTE.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié en 1880, depuis la baie Saint-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1½ mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Vapeurs.
1840	2	524	40	Unicorn.
1841	1	262	20	do
1842	1	250	20	North America.
1843	5	1,830	120	do et Alliance.
1844	4	1,165	90	Alliance.
1845	5	861	95	Pocahontas.
1846	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847*	....	....	....	
1848	3	1,620	60	Alliance.
1849	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850	9	1,035	135	do
1851	9	1,035	135	do
1852	9	1,035	135	do
1853	15	2,145	225	Saguenay.
1854	15	2,145	225	do
1855	15	2,145	225	do
1856	15	2,145	225	do
1857	15	2,145	225	do
1858	15	2,145	225	do
1859	15	2,145	225	do
1860	15	2,145	225	do
1861	19	5,320	570	Magnet.
1862	19	5,320	570	do
1863	19	5,320	570	do
1864	21	5,880	630	do
1865	21	5,880	630	do
1866	31	8,505	930	do et Champion.
1867	54	27,706	2,085	do et Union.
1868	42	19,880	1,560	do do
1869	77	36,593	2,255	do do
1870	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Magnet, Union et Clyde.
1871	89	41,568	2,585	do do
1872	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873	{ 14 91	6,100 77,208	280 2,730 }	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
1874	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875	88	76,666	2,640	do do
1876	90	81,115	2,700	do do
1877	96	82,356	2,880	do do
1878	106	92,861	3,180	do do
1879	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880	77	73,985	3,250	do do
1881	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883	78	70,266	3,120	do et Union.
1884	85	70,095	3,400	do do
1885	78	60,337	3,110	St. Lawrence, Union et Druid.
1886	106	68,193	4,457	do do Magnet.
1887	72	37,706	3,240	do do do

* En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrés de la Grosse-Ile à Montréal.

Voir n° 83,068, 5 décembre 1887, de A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à la vapeur, du Saint-Laurent, Québec.

N.B.—Entre 1840 et 1860 les vapeurs Admiral, Lord Sydenham, Princess Royal, Dorchester, Lady Elgin et Mayflower ont aussi fait quelques voyages à la Baie des Ha! Ha! avec des passagers et du fret.

N° 15.—TABLEAU des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887, inclusivement, donnant le nombre des navires, leur tonnage et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Saut-au-Cochon.		
	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnag. enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnag. enregistré.	Equipage.
1840												
1841												
1842												
1843												
1844												
1845												
1846												
1847												
1848												
1849												
1850												
1851												
1852	45	19,908	617									
1853	23	10,478	329									
1854	23	13,738	358									
1855	9	5,771	160									
1856	26	12,235	285									
1857	21	13,480	324									
1858	13	8,749	232									
1859	28	14,534	406									
1860	31	15,853	475									
1861	31	21,999	541									
1862	13	10,758	263									
1863	21	12,244	310									
1864	19	12,395	310									
1865	18	14,767	385									
1866	28	19,812	533									
1867	13	7,892	174									
1868	17	12,301	304									
1869	25	17,215	383	18	11,275	254	9	8,215	246			
1870	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872	34	22,077	494	1	531	12						
1873	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876	28	15,682	379	3	776	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879	34	18,160	420	6	2,583	67	....	....	......	5	3,631	73
1880	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883	36	20,831	452	4	2,306	52	4	1,729	36	10	4,512	115
1884	33	17,058	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885	36	21,946	428	6	2,326	59	2	789	20	8	4,250	95
1886	26	13,576	289	14	7,353	147	2	1,140	21	10	4,415	94
1887	22	14,424	286	14	7,713	148	2	1,180	24	7	3,678	58

Voir n° 83,059, daté 5 décembre 1887, de l'honorable J. G. Blanchet, percepteur des douanes, Québec. Pour plus amples détails, *voir* l'annexe n° 8, du Rapport Général des Travaux publics, 1867–1882.

N° 16.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5—Du Détroit de Belle-Ile à Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	A	Sections de la route.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile........	Québec......	Golfe et fleuve Saint-Laurent.	826	826
Québec........................	Pied du Saut-Ste-Marie......	Fleuve et lacs du Saint-Laurent........	1,160	1,986
Pied du Saut-Ste-Marie...	Tête du Saut-Ste-Marie.....	Canal du Saut Sainte-Marie.	1	1,987
Tête du Saut-Ste-Marie...	Pointe-aux-Pins................	Rivière Sainte-Marie...........	7	1,994
Pointe-aux-Pins.	Port-Arthur	Lac Supérieur..........................	270	2,264
Port-Arthur..........	Lac Shebandowan.	Route Dawson, par terre......	45	2,309
Lac Shebandowan..........	Pied du lac La Pluie	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied du lac La Pluie	Tête de la riv. La Pluie. ...	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances....	$\frac{1}{6}$	2,501$\frac{1}{6}$
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois.........	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois.	119$\frac{5}{6}$	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Fort-Garry, Winnipeg.	Route Dawson, par terre......	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de ..... 532 milles statutaires.
Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages, de Port-Arthur à Fort Garry, Winnipeg .... 452 do do
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg........... 430 do do

Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry, (Winnipeg), *voir* les rapports de S. J. Dawson, I. C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

En 1884, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a mis trois puissants vapeurs, bâtis sur le Clyde, et éclairés à l'électricité, l'*Algoma*, l'*Alberta* et l'*Athabasca*, sur la route entre Owen-Sound, sur le lac Huron, par le canal du Saut-Sainte-Marie, et le Port-Arthur, sur le lac Supérieur.

Un de ces vapeurs, l'*Algoma*, propulseur de 1,153 tonneaux nets, fut détruit, le 7 novembre 1885, durant une tempête de neige et de vent sur le lac Supérieur, pendant son voyage de Owen-Sound, lac Huron, à Port Arthur, lac Supérieur. Il échoua sur la rive sud de l'Ile-Royale, par suite d'une erreur de jugement, selon toute apparence. Huit passagers et trente hommes de l'équidage périrent; deux passagers et douze hommes de l'équipage furent sauvés. L'assiette du vaisseau au moment de l'accident était de 7 pieds 2 pouces en avant et de 13 pieds 4 pouces en arrière. Le vapeur était évalué à $225,000, outre sa cargaison de $17,000.

N° 17.—TABLEAU des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'au Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localitiés.	Distances inter-médiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
	Milles.	Milles.
Lac Winnipeg.		
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac	260	260
Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres........	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House	115	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin.	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne.	92	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan-Nord et Sud.	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au rapide de Cole........	9	
9. Du rapide de Cole à Carlton-House.	71	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne proj. du ch. de fer C. du Pacifiq.	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt........	95	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton........	20	
		813
Total de l'embouc. de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du P.	....	1,073

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 18.—OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service; l'un d'eux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les bateaux ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un deuxième vapeur voyage depuis le haut des chutes jusqu'à Carlton-House, 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, *voir* l'annexe, page 65, du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,090.

Pour les distances entre le Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing) et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, *voir* l'annexe n° 30, Parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882; *voir* aussi les tables comparatives des distances de Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les routes océaniques et de chemins de fer, les plus courtes, Partie IV de cette annexe.

N° 19.—COURS ET NAPPES D'EAU NAVIGABLES—Manitoba et Territ. du Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Largeur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg	300	....	....	
Lacs Manitoba et Winnipegoosis	230	....	....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	....	....	Le bateau à vapeur *Anson Northup* inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière en 1859.
Rivière Assiniboine	350	150	4	
Rivière Sonris (probable)	120	100 à 135	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long	40	....	....	
Riv. Saskatchewan (tronc princip.)	400	....	....	*Voir* nos 18, 21.
do (branche Nord)	800	....	....	Le bateau à vapeur en fer *Lily*, appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis 1877.
do (branche Sud)	1,000	750 à 2,000	5 à 8	
Lac et rivière Athabasca	500	800	....	
Rivière de la Paix	700	....	....	
Fleuve Mackenzie et lac des Esclaves (Voir description au n° 19½.)	1,500	1,200 à 3,000	20 à 300	Le bateau à vapeur *Wrighley* appartenant à la même compagnie dessert leurs postes sur le fleuve Mackenzie, les rivières Peel, Liard et le grand lac des Esclaves.
Le Petit Lac des Esclaves	75	....	....	

N° 19½.—GRAND BASSIN DU FLEUVE MACKENZIE.

Durant la session de 1888, un comité spécial fut chargé par le Sénat de s'enquérir de la valeur de cette partie du Canada, sise au nord de la Saskatchewan, à l'est des Montagnes Rocheuses et à l'ouest de la Baie d'Hudson, comprenant le Grand Bassin du Mackenzie, l'étendue de ses rivières et lacs navigables, du littoral de l'océan, de ses terrains arables, de ses pâturages, pêcheries, forêts et mines.

Suivant le rapport de ce comité, présenté par son président, l'honorable sénateur John Schultz, M.D., le 2 mai 1888, l'on est arrivé aux conclusions suivantes :—

NAVIGATION.

1. La superficie de la région embrassée par l'enquête est de un million deux cent soixante mille milles statutaires carrés ; dans son enceinte ne se trouve comprise aucune des îles de l'archipel Arctique.

2. Le littoral de l'océan Arctique et de la Baie d'Hudson, mesure environ 5,000 milles, à part des anses et des baies profondes.

3. Plus de la moitié du littoral est facilement accessible à ceux qui font la pêche de la baleine et des phoques.

4. Le littoral navigable des grands lacs de la région en question, a près de 4,000 milles environ de développement, et la superficie totale de ces lacs dépasse probablement celle de la chaîne des grands lacs canadiens-américains de l'est.

5. La navigation fluviale embrasse un parcours d'environ 2,750 milles, dont 1,390 sont praticables pour des propulseurs, qui, avec leurs barges, peuvent porter 300 tonneaux ; les 1,360 milles qui restent ont une profondeur d'eau suffisante pour des vapeurs de mer d'un léger tirant d'eau.

6. Il existe une voie navigable d'environ 6,500 milles par lacs et par rivières avec deux solutions de continuité seulement.

7. Ces deux interruptions se rencontrent sur la rivière du grand lac des Esclaves et sur la rivière Athabasca ; la première est aujourd'hui tournée par une route de charrette, longue de vingt milles, partant du Fort Smith et se dirigeant vers le sud le long de la grande rivière des Esclaves ; la seconde, située sur l'Athabasca, est d'une étendue de 70 milles de navigation douteuse en amont de Fort McMurray, en aval duquel elle est praticable à la descente seulement et pour des bateaux plats ou chalands, et qu'on pourrait racheter au moyen d'une route de charrettes d'environ 50 milles ; au reste il est possible de rendre la rivière navigable dans tout son cours en opérant certaines améliorations des rapides.

8. Toute cette voie fluviale pourrait se relier à Victoria et Vancouver au moyen d'un service de bateaux à vapeur convenables, passant par l'embouchure du Mackenzie, l'océan Arctique et le détroit de Behring; déjà elle est en communication au côté du sud, avec les eaux navigables de la Saskatchewan par une route de charrettes de 90 milles conduisant du débarcadère d'Athabasca à Edmonton.

TERRES ARABLES ET PATURAGES.

	Etendue probable en milles carrés.
Convenables à la culture des pommes de terre	656,000
do do de l'orge	407,000
do do du blé	316,000

La surperficie des pâturages est estimée à 860,000, dont 26,000 consistent en prairies découvertes, présentant çà et là des bouquets d'arbres; le reste est plus ou moins boisé. On peut estimer que les terrains arables y compris les prairies, couvrent une superficie de 270,000 milles carrés.

Les fleurs de printemps et les bourgeons des arbres à feuilles caduques paraissent d'aussi bonne heure au nord du grand lac des Esclaves, qu'à Winnipeg, Saint-Paul, Minneapolis, Kingston et Ottawa, et plus tôt sur la rivière de la Paix, la rivière au Liard et sur quelques autres affluents de l'ouest du grand fleuve Mackenzie, où le climat ressemble à celui de l'Ontario occidental.

PÊCHERIES, FORÊTS ET MINES.

Suivant les témoignages reçus par le comité, la quantité de poisson de mer et d'eau douce que le bassin du Mackenzie renferme, est suffisante pour alimenter une grande partie du continent nord-américain.

La superficie boisée est couverte d'arbres propres à la construction des maisons et des navires, des appareils de mines, des chemins de fer et des ponts.

En ce qui concerne les mines de cette vaste région, celles des localités situées à l'est du Mackenzie et au nord du grand lac des Esclaves, sont à peu près inconnues. Sur le côté ouest du Mackenzie, et dans le voisinage des sources de ses affluents, tels que la rivière Peel, la rivière au Liard et la rivière de la Paix, on estime que l'espace aurifère mesure 150,000 à 200,000 milles carrés. On trouve de l'argent sur le haut de la rivière au Liard et sur celle de la Paix, et du cuivre sur la rivière de la Mine-le-cuivre qui pourrait être reliée à un bras oriental du grand lac de l'Ours au moyen d'un chemin à lisses de 40 milles. Il existe notoirement des gisements de fer, de graphite, d'ocre, d'argile à brique et à poterie, de mica, de gypse, de pierre calcaire et de grès, de sable à verre et à moulage, et d'asphalte. La superficie pétrolifère le long de la rivière Athabasca, de la grande rivière des Esclaves, du petit et du grand lac des Esclaves et du Mackenzie, est si étendue qu'il est permis de croire, qu'elle est la plus grande en Amérique, sinon de tout le monde, et qu'elle fournira aux besoins de la plus grande partie du continent nord-américain, et qu'on expédiera du pétrole en Angleterre par le port de Churchill ou quelque autre port plus septentrional de la baie d'Hudson. Le comité recommande que l'on réserve une étendue de 40,000 milles carrés de la superficie pétrolifère entre le lac Athabasca, la rivière de la Paix et le petit lac des Esclaves.

Les dépôts de sel et de soufre sont moins considérables; mais le sel se trouve soit sous forme de crystaux aussi pures que le meilleur sel gemme, soit dans des sources fortement saturées, tandis que le soufre existe à l'état de pyrites. On trouve aussi de grands dépôts de houille et de lignite dans le bas Mackenzie et ailleurs. On n'a pas encore fait d'explorations scientifiques au nord du grand lac des Esclaves.

Jusqu'à présent les pelleteries ont été le principal produit d'exportation de ce pays, resté la dernière grande réserve de pelleteries du monde.

La population est éparse; n'ayant jamais vécu en agglomérations nombreuses, elle est paisible.

Suivant les témoignages reçus, les distances qui séparent les eaux navigables du bassin du Mackenzie des côtes est et ouest de la mer, et des rivières navigables et des chemins de fer du sud et sud-est, sont les suivantes:—

De la tête du grand lac des Esclaves à la tête de l'Anse de Chesterfield, 320 milles; de la tête du lac Athabasca au port de Churchill, 440 milles; du Fort-McMurray, au confluent des rivières à l'Eau Claire et Athabasca, en aval des 70 milles de mauvaise navigation, aux points suivants, sur la Saskatchewan, savoir: Prince-Albert, 300 milles; Fort-Pitt, 220 milles; Victoria, 179 milles; Edmonton, 225 milles; de Calgary sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au débarcadère d'Athabasca, sur la rivière Athabasca, 250 milles; de la tête du petit lac des Esclaves à Peace River Landing sur la rivière de la Paix, 65 milles; de Hazleton, sur la rivière Skeena, à la rivière de la Paix, par la Passe, 150 milles; du Fort-Mumford, sur la rivière Stikeen, au Fort du Liard, sur la rivière de Liard, 370 milles.

Le comité remarque que la région qu'embrasse son enquête occupe une étendue plus grande que l'Australie, ou que les deux tiers de l'Europe, en y comprenant une partie des Iles Britanniques, la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, l'Autriche, et une partie de la France et de la Russie.

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubes, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, donne les résultats suivants :

	Pds cubes. par seconde.		Pds cubes. par minute.		Pds cubes. par heure.
Branche Sud	34,285	=	2,057,094	=	123,425,616
Branche Nord	25,281	=	1,516,856	=	91,011,360
Rivière Saskatchewan, à Fort-à-la-Corne.	59,567	=	3,574,021	=	214,441,290
do près de la rivière aux Cerfs	57,493	=	3,449,583	=	206,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, *voir* pages 392 à 395, 828, 829, du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, *voir* le rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859.

N° 21.—Noms des bateaux qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun publié en 1882, et depuis cette date jusqu'à 1888.

Nom du bateau.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Bateau canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér	Canadien	Appartient à la compagnie dite : "Winnipeg and Transportation Company.
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge inf.	do	
Prince Rupert	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	
Colville	Lac Winnipeg	do	Appartient à la Cie du transport du Nord-Ouest.
Northcote	Saskatchewan	do	do do
Lilly	do	do	do do
Marquis	do	do	do do
North-West	do	do	do do
Marquette	Assiniboine.	do	
Manitoba	Rivière Rouge	Américain	Appartient à la Cie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge ; cette Cie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la grande ferme Grandin.
Wrighley	Fleuv. Mackenzie	Canadien	Appartient à la Cie de la Baie-d'Hudson pour approvisionner leurs forts et exporter leurs pelleteries.
do	Rivière Peel	do	
do	Rivière Liard	do	
do	Grand lac des Esclaves et R.	do	

Voir annexe n° 8, page 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 22.—RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC., SUIVANT LES RENSEIGNEMENTS LES PLUS AUTHENTIQUES OBTENUS JUSQU'À 1888.

La baie d'Hudson fut découverte en 1610 par Henry Hudson. Elle s'étend du 51° au 63° latitude nord, mesurant environ 825 milles statutaires, en longueur, et du 78° au 96° de longitude ouest, ce qui lui donne une largeur d'environ 630 milles statutaires.

Le détroit d'Hudson est à peu près long de 500 milles statutaires et large d'environ 100 milles.

	Milles géographiques.
Factorerie de York à Liverpool *viâ* le détroit d'Hudson, environ.	2,966
Havre de Churchill à do do do ...	2,900
Québec à Liverpool *viâ* le détroit de Belle-Ile, environ................	2,661
New-York à Liverpool, environ..........	3,094

RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC.

En 1884, 1885, 1886, un corps expéditionnaire sous la direction du lieut. A. R. Gordon, fut envoyé à bord d'un navire à vapeur, chaque année, par le gouvernement Fédéral, au détroit et à la baie d'Hudson, pour constater leur navigabilité pour les fins du commerce, pour y prendre des observations exactes et les renseignements nécessaires au sujet de la nature et de l'étendue des glaces, des vents et des courants prédominants, de la date où il serait possible d'y pénétrer dans le printemps ou d'en sortir en automne, et aussi relativement au climat, à la géologie, aux pêcheries et autres ressources des parages avoisinants.

Durant la première année, le lieut. Gordon choisit les postes d'observation le long du détroit et de la baie d'Hudson, y érigea les bâtiments nécessaires et y installa des observateurs qui prirent et enregistrèrent, chaque année, les observations prescrites, suivant le mode qui leur fut désigné.

Du 29 juillet au 14 août de la dernière année, on fit un relevé du havre de Churchill et du port Nelson, puis comme la clôture de la navigation approchait, on procéda du 8 au 30 septembre, au démontage des observatoires temporaires qui avaient été érigés, et au rembarquement des observateurs et du matériel avec les approvisionnements non utilisés aux divers postes. Le retour à Halifax eut lieu le 10 octobre suivant.

La dépense faite par l'Etat, pour ces trois expéditions, sous la direction du ministère de la Marine fût, comme suit:—

1884	$37,287 57
1885	53,938 40
1886	29,710 05
1887	1,084 07
Total	$122,020 09

Un rapport de chaque expédition fut transmis, chaque année, par le lieut. Gordon, au ministère de la Marine par qui la publication en a été faite, ainsi que des cartes annexées à ces rapports.

Ce qui suit, contient une courte analyse et quelques extraits de ces rapports aussi importants et utiles qu'ils sont intéressants.

1884.

PREMIERE EXPÉDITION.

LE VAPEUR "NEPTUNE."

Le "Neptune", un navire en bois, appartenant à MM. Job Frères, de Saint-Jean de Terre-Neuve, fut affrété pour la première expédition, et fut manœuvré, sous la direction du capitaine W. Sopp, par un équipage de marins expérimentés.

Ce vaisseau avait été construit pour la pêche des phoques.

Officiers de l'Expédition.

Géologue et médecin	1
Observateurs	8
Photographe	1
Charpentiers	2
Manœuvres des postes d'observation	12
Total	24

1885-1886.

DEUXIÈME ET TROISIÈME EXPÉDITIONS.

LE VAPEUR "ALERT."

Pour les expéditions de 1885, 1886, on se servit du navire à vapeur et à hélice, de Sa Majesté, le "Alert," d'environ 700 tonneaux, avec engins condenseurs à surface, de 50 forces de chevaux, et d'une vitesse d'environ 8½ nœuds à l'heure, par un temps calme, ou d'une vitesse moyenne de 6 nœuds, en consommant 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des bancs de glace, on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds, en consommant 2 tonnes de charbon par jour.

Ce navire avait été construit pour l'expédition arctique de 1876, sous le commandement de Sir Georges Nares.

1885.

DEUXIÈME EXPÉDITION.

LE VAPEUR "ALERT" DE SA MAJESTÉ.

Etat-major de l'expédition et l'équipage du navire.

Officiers du navire :—	
1 commandant; 1 officier supérieur; 1 officier subalterne; 1 mécanicien en chef; 1 mécanicien subalterne; 1 charpentier	6
Equipage :—	
2 maîtres d'équipage; 12 marins; 1 lampiste; 6 aide-mécaniciens; 1 maître d'hôtel; 1 maître-cuisinier; 2 sous-maîtres d'hôtel; 1 aide-cuisinier	26
Membres de l'expédition :—	
1 géologue et médecin; 1 assistant; 5 observateurs	7
Manœuvres des postes d'observation	12
L'éditeur du *Times* de Winnipeg, délégué de la compagnie du chemin de fer projeté entre Winnipeg et la baie d'Hudson	1
Total	52

1886.

TROISIÈME EXPÉDITION.

LE VAPEUR "ALERT" DE L'ÉTAT.

Etat-major de l'expédition et l'équipage du navire.

Officiers du navire :—	
1 commandant; 1 capitaine; 3 seconds	5
Equipage :—	
1 Maître d'équipage; 20 marins; 1 lampiste; 2 mécaniciens; 6 chauffeurs; 2 graisseurs; 5 maîtres d'hôtel et cuisiniers.	37
Membres de l'expédition :—	
1 météorologue assistant	1
Total	43

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES, 1884.

Des observations complètes furent prises à bord du navire pendant le voyage.

La comparaison qui suit, indique la différence qui existe entre le climat du détroit d'Hudson et de celui de Belle-Ile, l'une des stations météorologiques de l'Etat, sur la route des navires marchands entre Québec et l'Europe.

Pendant la première période, du 1er au 31 août :—le " Nepture " se trouvait à la baie Nachvak, à 100 milles en bas de l'embouchure du détroit d'Hudson le 1er août, et le 30 du même mois il partait de l'île Nottingham, en sorte qu'il a passé le mois d'août dans la région du détroit.

La table suivante est basée sur les registres météorologiques :—

Août.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.
Nombre de jours de brume	13	6
Nombre approximatif d'heures de brume	220	102
Jours où il a neigé	0	4
Jours où il a plu	10	8
Jours où le vent excédait 25 milles, mais n'atteignait pas 40 milles à l'heure	6	5
Jour où le vent excédait 40 milles à l'heure	2	1

La comparaison suivante, pour septembre, est entre la station de n° 1, au cap Chudleigh et Belle-Ile :—

Septembre.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.
Nombre de jours de brume	7	4
Nombre approximatif d'heures de brume	82	84
Jours où il a neigé	3	8
Jours où il a plu	15	6
Jours où la vélocité du vent était entre 25 et 40 milles par heure	4	5
Jours où la vélocité du vent était de 40 milles ou plus par heure	11	3

Les jours où il a neigé, comprennent aussi les jours où il a plu.

La température moyenne du mois, au cap Chudleigh, était de 39° pour août ; à Belle-Ile, de 49°-67' ; et celle du mois de septembre, était de 32°-76' au cap Chudleigh, et de 43°-1' à Belle-Ile.

Voir annexe 30, rapport Marine et Pêcheries 1884, pp. 199, 200.

TEMPERATURE MINIMUM MOYENNE—DETROIT D'HUDSON.

La température moyenne qui a été constatée, chaque mois, ne laisse plus de doute sur l'impossibilité de naviguer le détroit, de novembre à avril inclusivement.

En mai, juin et juillet, le détroit contient une grande quantité de glace, et comme la température moyenne à l'extrémité est du détroit est de 23° Far. en mai, ou de $5\frac{1}{2}$° au-dessous du point de congélation de l'eau salée, la débâcle ne commence pas durant ce mois.

En juin et juillet, lorsque la température s'est élevée à 35° et à 40° respectivement, la glace devient cellulaire et fond rapidement.

Suivant les rapports des observateurs et l'expérience acquise, ce n'est qu'après le mois de juin et partie de juillet, que la fonte et la débâcle de la glace sont suffisamment avancées, pour que l'on puisse naviguer le détroit pour les fins du commerce.

Température minimum moyenne, durant une année.

Durant les premiers 6 mois de 1885 :
32·14° à—18·14°, Port Burwell, à l'extrémité est du détroit.
43·07° à—33·06°, Port DeBoucherville, à l'extrémité ouest.
Durant les 4 mois subséquents, octobre compris, 1885 :
28·00° à 36·82°, à l'extrémité est.
17·59° à 45·23°, à l'extrémité ouest.
Durant les 2 derniers mois de 1885 :
18·91° à— 1·96°, à l'extrémité est.
8·06° à—14·73°, à l'extrémité ouest.

NOTE.—*Voir* tableaux A, B, C, D, E, F, pour les observations météorologiques et de la marée.

GLACE.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

Il y a des banquises de glace en toutes saisons de l'année dans le détroit d'Hudson, surtout près de la côte nord où l'on en a vues qui étaient échouées dans 80 à 100 brasses d'eau ; mais en août et septembre, il y a moins de glace dans le détroit qu'en tout autre temps de l'année.

Dans la baie et le détroit il y a une grande quantité de jeune glace vive, azurée, jusqu'au commencement d'août ; son épaisseur varie de 3¾ pieds au port Burwell près de l'embouchure du détroit, à 7½ pieds près de l'île de Marbre, vers la côte ouest, au nord de la baie ; en juillet cette glace est ordinairement couverte par une croûte de neige aussi dure que la glace, d'une épaisseur de 18 à 24 pouces, mais elle devient celluleuse en peu de temps et sa surface est parsemée de mares d'eau.

Vers le commencement de juillet on rencontre de grands amas de vieille glace "Arctique" très épaisse ; celle-ci est le produit de plusieurs hivers et mesure de 10 à 40 pieds d'épaisseur.

La quantité de glace qui traverse l'embouchure du détroit, est énorme ; dans le printemps, elle forme quelquefois une barrière impénétrable, qui couvre une étendue de 50 à 100 milles, plus ou moins, entre l'embouchure du détroit et les eaux libres de l'océan.

PÉRIODE DE LA NAVIGATION.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

On estime que la période de la navigation, pendant les années ordinaires, est limitée entre le 15 juillet et le 15 octobre, mais que des navires solidement construits, avec propulseurs de petites dimensions et tirant peu d'eau, pourraient naviguer deux semaines plus tôt et autant plus tard.

La date moyenne de 116 arrivages consécutifs des navires de la compagnie de la baie d'Hudson à la Factorerie de York, a été le 4 de septembre. Parmi ces 116 arrivages, 48 étaient en août, le 6 août étant la date la moins avancée, et le 7 octobre étant la date la plus reculée ; dans ce dernier cas le navire hiverna dans la baie.

Le facteur du poste de Churchill affirme que la glace dans la baie d'Hudson ne s'étend jamais assez loin du rivage pour que l'on ne puisse voir l'eau libre. Il est reconnu maintenant que la baie est navigable de bonne heure en juin,—ses eaux étant plus chaudes que celles du détroit.

Dans le détroit, la température de l'eau, à sa surface a varié de 32·6° à 33·3° pendant le voyage en août et septembre 1884, tandis que dans la baie elle était de 41° à Churchill, 39·7° à 100 milles au nord-est de York, 39·4° à l'île de Marbre, et de 36° à l'extrémité sud de l'île Mansfield, vers l'entrée nord-est de la baie d'Hudson,

A Belle-Ile la température de l'eau était de 41·6° le 25 juillet, et à l'entrée du détroit d'Hudson de 34·7° le 4 août, la même année.

Août et septembre sont les deux mois pendant lesquels on peut naviguer le détroit d'Hudson avec le plus de sûreté, et où l'on rencontre le moins de glaces.

COURANTS DES MARÉES.

Les courants des marées, dans le détroit d'Hudson, augmentent grandement les risques de la navigation. Ces courants ont une vitesse de trois à six nœuds à l'heure; ils sont très rapides surtout à l'extrémité est du détroit, autour des îles Button, et à l'extrémité ouest près des îles Digges qui sont situées dans l'entrée de la baie d'Hudson; un vaisseau luttant contre ces courants, au milieu des glaces flottante, subirait de grandes avaries, ou courrait risque de sombrer.

C'est à cause de ces courants que le capitaine Coates, conseille aux navigateurs de ne pas tenter le passage du détroit d'Hudson avant la première semaine de juillet, temps où la débâcle est suffisamment avancée pour qu'un navire puisse se frayer une route à travers les glaces sans danger.

BOUSSOLES.

Une autre difficulté et celle-ci, dit le lieut. Gordon, est la plus sérieuse que je puisse prévoir, c'est la perturbation de l'aiguille aimantée, surtout dans les parages dangereux avoisinant l'île Digges.

On réussit ordinairement à doubler l'île Mansfield, au moyen de la sonde, mais il n'en est pas de même de l'île Digges où les navires sont exposés au danger de faire naufrage, à moins d'une vigilance continuelle jour et nuit et en prenant toutes les précautions possibles.

L'inclinaison de l'aiguille est de 86° à l'île Digges, à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson, où l'on approche du Pôle Magnétique. Cela indique une grande force verticale pendant que la force horizontale s'approche du point où elle va disparaître. Dans la traversée entre le Royaume-Uni et la baie d'Hudson, l'inclinaison augmente de 67° à 87° environ.

Le seul moyen de naviguer avec sûreté pendant le mauvais temps, est d'avoir recours constamment à la sonde, et d'être continuellement en vigie, parce que l'estimation de la route est très souvent loin d'être exacte.

RESSOURCES DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

PÊCHERIES.

Les poissons et mammifères que le commerce peut exploiter, sont :—

1o. La baleine franche—" *balæna mysticetus* "—qui est la plus recherchée par les baleiniers à cause du haut prix de ses fanons; les baleines de cette espèce diminuent rapidement en nombre. Elles désertent les eaux de la baie, comme elles ont déserté celles des régions plus au sud, parce qu'elles en sont chassées, non pas par nos compatriotes, mais par les habitants d'un Etat voisin.

On obtient une tonne de fanons et de 20 à 40 tonnes d'huile d'une baleine de 50 à 60 pieds de longueur, suivant l'épaisseur du lard qui varie de 6 à 18 pouces. Au prix que se vendent l'huile et les fanons, un seul de ces cétacés rapporterait $18,000.

2o. La baleine blanche—" *begula catodon* "—la baleine, par excellence, de la baie d'Hudson. On en voit de grands troupeaux monter avec la marée, chaque jour, dans les rivières Churchill, York et Nelson; on les rencontre aussi dans le détroit.

" De toutes les pêches qu'exploite la Compagnie de la Baie-d'Hudson, celle-ci est la plus considérable. Le lard de ces mammifères pèse de 200 à 400 livres et produit une très belle huile. Chaque marsouin vaut à peu près $100. En 1883 la compagnie en a pris environ 200 dans une seule marée à Churchill, et un nombre beaucoup plus considérable dans la baie d'Ungava. On les fait échouer sur les battures des anses où la marée monte de 10 à 25 pieds, ou plus, et où on les retient au moyen de rets à trappes, jusqu'à ce que l'eau disparaisse; le marsouin reste alors à sec sur les rochers et le sable.

3o. Le narval—"*monodon monoceros*"—ou "l'unicorne," un cétacé qui a beaucoup de lard pour sa grosseur; la corne du mâle mesure souvent jusqu'à cinq pieds de longueur et, comme elle est d'ivoire, se vend à un prix assez élevé. On voit ces cétacés assez fréquemment dans le détroit.

4o. Le morse ou cheval marin—"*trichechus rosmarinus*"—que l'on trouve en troupeaux très nombreux, généralement à peu de distance du rivage, dans le détroit et surtout dans la baie d'Hudson, au nord de l'île de Marbre où la Compagnie de la Baie-d'Hudson envoie de Churchill, chaque année, deux vaisseaux qui n'ont jamais manqué de se procurer, dans l'espace de quelques semaines, autant de lard, d'ivoire et de peaux qu'ils pouvaient en porter. En 1884, on a pris de vingt à trente de ces pinnipèdes dont la valeur s'élevait à $7,000, ou plus.

5o. Les phocides—"*phocœ*"—de diverses espèces. Dans le détroit et la baie d'Hudson on rencontre des phoques de presque toutes les familles, mais rarement en aussi grand nombre, au printemps, que sur les côtes de Terreneuve; les Esquimaux néanmoins, en tuent beaucoup et en utilisent la chair pour leur nourriture et la peau pour leur vêtements, leurs canots—"kayaks"—et leurs huttes.

6o. L'ours polaire—"*ursus maritimus.*" Quoique ces animaux soient nombreux dans la région 200 milles à l'ouest de la baie de Stupart, il est assez rare que l'on en voie avant le mois de juin, lorsqu'ils s'aventurent, sur les glaces flottantes, en recherche des phoques qu'ils capturent pendant qu'ils sont endormis. On ne connais pas de cas où ils aient attaqué l'homme, malgré leur férocité réputée.

7o. Parmi les poissons, c'est le saumon et la truite seulement que l'on exporte, quoique l'on pêche des poissons blancs d'une excellente qualité dans la rivière Nelson. La compagnie exploite à différents endroits, surtout à Ungava, les pêches au saumon et à la truite qui abondent dans presque tous les cours d'eau, où ils choisissent de préférence l'endroit où l'eau salée se mêle à l'eau douce.

8o. La morue est très abondante dans toutes les anses sur la côte à l'est de la baie d'Ungawa; ailleurs, plus à l'ouest, dans le détroit et la baie d'Hudson on n'en a pas trouvé jusqu'à présent.

PÊCHE DE LA BALEINE, BAIE D'HUDSON.

Cette pêche est exploitée par les habitants des Etats-Unis, depuis plus de 40 ans, principalement dans le bassin de " Rowe's Welcome " au nord de la baie d'Hudson. Les baleiniers particulièrement du Massachusetts et du Connecticut, partent ordinairement des ports de New-Bedford, Massachusetts et de New London, Connecticut, en juillet, et se rendent à l'île de Marbre près de la côte nord-ouest de la baie d'Hudson où ils arrivent en septembre et passent l'hiver dans un port jusqu'au mois de juin suivant; ils dégagent leurs vaisseaux, alors, de la glace en la sciant, croisent ensuite dans la baie pendant le mois de juillet, puis enfin, ils se dirigent au nord vers les emplacements de pêche, d'où ils reviennent vers le 1er septembre avec leurs cargaisons de lard et de fanons, dont l'on estime la valeur à plus d'un million de piastres, pendant une période de 25 ans et en prenant une moyenne de 10 baleines par année, et de $4,000 par baleine.

Suivant le rapport des commissaires nos pêcheries des Etats-Unis, pour 1875-6, leurs baleiniers ont fait pas moins de cinquante voyages à la baie d'Hudson et en ont rapporté des cargaisons d'une valeur d'au moins $1,371,000, ou en moyenne de $27,240, par voyage, pendant les onze années antérieures à 1874.

La valeur totale seulement de l'huile obtenue et exportée de la région de la baie d'Hudson par la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les pêcheurs des Etats-Unis, en 18ε3, est estimée à $150,000 ou à $1,500,000 durant le cours des dix dernières années.

D'après le rapport de 1886, par le lieut. Gordon, le nombre de baleiniers expédiés de la Nouvelle-Angleterre à la baie d'Hudson et au golfe de Cumberland, et leur cargaison moyenne, de 1846 à 1876, ont été comme suit:—

113 vaisseaux, ou de 4 à 5 par année, pendant 25 ans.
14·3 barils de spermacéti—Moyenne par année, chaque navire.
496·0 barils d'huile de baleine. do do
7,965·0 livres de fanons de baleine. do do

La cargaison moyenne évaluée aux prix actuels serait d'environ :—

2	tonnes de spermacéti	$ 400
62	do d'huile de baleine	6,800
3¾	do de fanons de baleine	40,000
		$47,200

De 1846 à 1876, seize de ces baleiniers ont péri, mais si l'on considère que leur grandeur moyenne n'était que de 240 tonneaux, l'on verra que les profits réalisés ont été très grands.

A part la pêche de la baleine, ces baleiniers traitent, sans permis, avec les Esquimaux, pour les peaux de bœufs-musqués et autres fourrures, en concurrence avec la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui paie les droits imposés par le tarif protecteur du Canada, sur tous les articles qu'elle importe pour le commerce de cette région. En 1885, les droits qu'elle a payés, aux postes de York et de Moose, s'élevaient à $22,000.

Un autre fait qui mérite l'attention du gouvernement du Canada, c'est que la colonie de Terreneuve perçoit des droits sur les articles consommés au Fort-Chimo dans la baie d'Ungava, ou vendus aux indigènes de l'intérieur du Labrador, quoique cette région se trouve sur le territoire canadien, celui de Terreneuve étant borné, comme suit:—

" En partie, à l'ouest par la ligne de 57° 9' de longitude ouest, courant vrai nord, à partir de Blanc-Sablon, sur le parallèle de 51° 25' de latitude nord, sur le détroit de Belle-Ile (comprenant Blanc-Sablon et les Iles-à-Bois—"Woody-Islands"), jusqu'au parallèle de 52° de latitude nord qui limite le territoire de Terreneuve au sud, jusqu'à la ligne de 65° de longitude ouest qui limite le reste du territoire à l'ouest, à partir du dit parallèle de 52° de latitude jusqu'au Cap Chudleigh, qui est situé sur le parallèle de 60° 37' de latitude nord, à l'embouchure du détroit d'Hudson." N.B.—Pour les limites de la partie du Labrador sous la juridiction du gouvernement de Terreneuve, *voir* l'annexe du "Journal de l'Assemblée Législative de Terreneuve," 1864, page 613.

Ceux qui désirent avoir une idée générale et exacte des autres pêcheries du Canada, pourront consulter la brochure très intéressante écrite par L. Z. Joncas, M.P. pour le comté de Gaspé, et publié par le Ministère de l'Agriculture, en 1886, dans laquelle il démontre que le Canada possède les pêcheries les plus étendues et les plus riches de l'univers.

GÉOLOGIE DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

Les ressources minérales, ainsi que l'histoire naturelle de la baie et du détroit d'Hudson, sont traitées par le Dr Bell, sous-directeur de l'exploration géologique du Canada, qui remplit les fonctions de médecin et de géologue pendant chaque expédition. Ses rapports sont annexés à ceux du lieut. Gordon.

Suivant ces rapports, le " gneiss " prédomine sur les côtes du détroit, et les échantillons de roches obtenues sur la côte ouest de la baie indiquent que la formation " Huronnienne " couvre une grande étendue de la région de la baie d'Hudson ; c'est dans cette formation surtout que l'on trouve les matériaux économiques.

MINÉRAUX ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES DE LA BAIE D'HUDSON.

Dans son rapport de 1885, le Dr Bell donne l'énumération de ces minéraux, qu'il décrit ainsi que les localités où ils se trouvent :—

Fer, argile ferrugineuse, cuivre, plomb, zinc, molybdène, argent, or, gypse, sel, hématite ou pierre de savon, lignite, anthracite, pétrole et asphalte, mica, graphite, asbeste, fer chromaté, apatite, pyrites de fer, chaux servant au ciment hydraulique, pierres de construction, sable de verrier, argiles réfractaires, argiles à brique, sable à mouler, marne coquillière pour les engrais, ochre, tourbe, dalles, ardoises à toiture, et autres substances, ainsi que des pierres ornementaires, et des minéraux d'un intérêt scientifique.

Jugeant d'après les recherches faites et les renseignements procurés jusqu'à 1887, il regarde la région au nord-ouest de la baie d'Hudson comme étant celle qui promet le plus de richesse en matériaux économiques que l'on puisse exploiter, parmi les territoires inexplorés.

FAUNE.

Détroit et Baie d'Hudson.

Parmi les mammifères terrestres, les principaux sont :—

L'ours polaire, les renards blancs, gris, rouges et noirs, le renne, le loup et le lièvre, le long du détroit et au nord de la baie.

Parmi les oiseaux, les espèces les plus abondantes, sont les outardes, les cygnes les canards et le ptarmigan ou perdrix blanche, dans la même région.

FAUNE ET FLORE.

Sonde du Prince de Galles.

La "faune" et la "flore" observées par F. F. Payne, assistant dans le corps météorologique du Canada et alors en charge du poste d'observation à la baie de Stupart, sur la côte nord-ouest de la Sonde, sont décrites dans le rapport de 1886.

Dans la partie qui regarde la "flore", il y a un tableau qui indique que les boutons des plantes se forment entre le 20 de mai et le 27 de juin, et les feuilles dans le cours de juin ; les fleurs s'épanouissent en juillet, les graines mûrissent en août et les plantes dépérissent à partir du 20 août jusqu'au 15 de septembre.

RÉGION DU LABRADOR, DU DÉTROIT ET DE LA BAIE.

ARBRES FORESTIERS.

D'après les renseignements obtenus on trouve l'épinette blanche et rouge, le sapin, le bouleau, le tremble et le peuplier dans l'intérieur de la région du Labrador, vers le nord, mais à quelque distance de la côte de l'Atlantique et du détroit d'Hudson, excepté le long des rivières et des ruisseaux où croissent ordinairement l'épinette rouge et blanche.

Sur le côté ouest de la baie d'Hudson, on voit de l'épinette tout le long de la côte, en grandes quantités.

ESQUIMAUX.

Sur la côte du Labrador, le long de l'Atlantique, les indigènes se groupent ordinairement autour des Missions-Moraves dont la principale est à Nain où ils sont au nombre d'environ 200 ; cette mission est située à 410 milles au nord de Belle-Ile et à 350 au sud du cap Chudleigh à l'embouchure est du détroit d'Hudson. Dans le reste du Labrador sous la juridiction de Terreneuve, il y en a 400, ou un peu plus, suivant le recensement de 1884. Le nombre total des habitants alors était de 4,212, dont 607 étaient des Esquimaux.

Le long du détroit, ou entre le cap Chudleigh et l'île Nottingham à l'entrée est de la baie d'Hudson, on estime que le nombre des Esquimaux n'excède pas 1,500.

Les hommes ont ordinairement une hauteur de 5 pieds et 2 pouces à 5 pieds et 8 pouces, et les femmes de 4 pieds et 10 pouces à 5 pieds et 1½ pouce. Leurs familles comptent ordinairement deux enfants. Leurs principales maladies sont celles des poumons.

N.B.—Suivant le recensement ecclésiastique de 1881, la population des divers postes de traite et de pêche le long de la côte nord du golfe Saint-Laurent, de Tadoussac à Blanc-Sablon, distance d'environ 636 milles, était de 8,457 personnes, dont 3,500 entre Tadoussac et Betshiamitz, sur les premiers 77 milles.

La population sur le reste du parcours, en y comprenant celle de Betshiamitz, était de 4,951, dont 1,228 se composait de Sauvages.

HAVRE DE CHURCHILL.

SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

Suivant le relèvement du lieut. Gordon, 29 *juillet au* 5 *août* 1886.

Ce havre est formé par l'embouchure de la rivière Churchill qui coule du sud au nord. Le bassin, pour le mouillage, a une profondeur de plus de 4 brasses, à mer basse, et mesure 1,500 verges du nord au sud sur 1,000 de l'est à l'ouest.

Le fond est excellent, et quoique le courant de la marée soit rapide, étant d'environ 6 nœuds à mi-marée, ce havre est éminemment sûr. Sa situation pour un terminus de chemin de fer est admirable.

Les quais pourraient être construits, et le bassin d'eau profonde agrandi, à peu de frais. On pourra se procurer toute la pierre requise pour le lestage des quais et des jetées, sur la grève; la nature semble avoir déjà fourni ce qui est le plus essentiel pour établir, en cet endroit, un port de commerce sur une vaste échelle.

La glace se forme dans le havre vers le milieu de novembre, et se débâcle vers le milieu de juin.

C'est le seul havre qui soit connu sur la côte ouest de la baie d'Hudson.

Les grandes mers s'élèvent de 15½ pieds.

Les petites mers s'élèvent de 8 pieds.

Pour autres détails, *voir* pp. 8, 9 et carte du rapport de 1886, par le lieut. Gordon.

PORT-NELSON.

AU SUD DE CHURCHILL, SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

" *Examiné par le lieut. Gordon*, 6 *au* 13 *août* 1886."

Port-Nelson, suivant le professeur Macoun, est 80 milles plus proche de Liverpool que New-York, par la route du détroit d'Hudson.

On pourra se former une idée des difficultés contre lesquelles le lieut. Gordon eut à lutter, en prenant les sondages dans l'estuaire des rivières Nelson et Hayes, d'après ce qui suit:—Le mouillage du navire était à 9 milles de la terre ferme, à 17 de son campement, et à 28 du terminus du chemin de fer projeté de Winnipeg; il se trouvait néanmoins à guère plus d'un mille au large de la pointe d'une batture où il n'y avait qu'une profondeur de 6 pieds d'eau et un courant de près de 3 nœuds.

Le "Alert" était à l'ancre dans cinq brasses d'eau, avec 35 brasses de chaîne, mais la vapeur était disponible et le câble était soutenu sur l'eau par des bouées, pendant tout le temps des opérations. Une nuit, pendant une bourrasque de vent d'est, contre laquelle le navire luttait au bout de ses ancres, le capitaine Barrie, qui commandait en sa qualité de premier officier de bord, rapporte qu'il aurait été forcé de mettre à la mer si le navire n'avait pas été pourvu de réservoirs d'huile et de tubes pour son écoulement. La marée transporta l'huile du côté du vent, et les vagues de la mer cessèrent de balayer le pont du navire malgré le tangage et le roulis pendant toute la nuit.

La baie est enveloppée dans la brume en juillet et août, en sorte qu'un vaisseau s'exposerait à beaucoup de retard et peut-être au danger de sombrer, s'il tentait de pénétrer dans le port avant que la brume disparaisse; on y rencontre aussi beaucoup de glaces épaisses, à tel point que même au 5 d'août en 1886, il fut impossible d'y ancrer le phare flottant. Le haussement et le baissement des marées sont en moyenne de 12 pieds.

Le lieut. Gordon affirme que l'estuaire de la rivière Nelson est un des endroits les plus dangereux du monde que l'on puisse fréquenter. * * * Ce n'est pas un port, et quelque somme d'argent que l'on y dépense, on ne réussira pas à y mettre les vaisseaux en sûreté.

Voir pp. 9, 10, 11, rapport de 1886.

Voir Addendum relativement aux chemins de fer proposés à la Baie d'Hudson, page 186.

FACTORERIE DE YORK.

SUR LE CÔTÉ NORD-OUEST DE LA RIVIÈRE HAYES, PRÈS DU CONFLUENT DE LA RIVIÈRE NELSON.

La factorerie de York est située sur la langue de terre entre les embouchures des deux rivières Nelson et Hayes.

Depuis plus de deux siècles, de deux à cinq voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de port Nelson ou autres ports de la Baie-d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Ce port se trouve à l'embouchure d'un fleuve qui décharge un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer, par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de 400 milles statutaires, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

Il est presque à la même distance que Québec de Toronto, de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cents millions d'acres.

PÉNÉTRATION DE LA GELÉE ET DU DÉGEL.

A la factorerie de York la glace dans les rivières Nelson et Hayes, a une épaisseurs de $5\frac{3}{4}$ à $6\frac{1}{2}$ pieds, en décembre, janvier, février et mars.

En avril et mai le sol est gelé de 30 à 48 pouces ; en juin, juillet et août le dégel pénètre de 10 à 40 pouces—et quelquefois plus, suivant la situation et la qualité du terrain ; il ne tombe pas de neige pendant ces trois derniers mois.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

Le rapport des travaux publics de 1867 à 1882, contient un tableau indiquant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation sur la rivière Hayes de 1828 à 1880, suivant un registre dont copie a été obtenue de M. Woods, le chef du poste.

Les dates de l'ouverture varient du 9 mai au 1er juin, et celles de la clôture du 3 novembre au 9 décembre. (*Voir* page 397 du rapport.)

Dans le même rapport on trouvera une description des régions du lac Saint-Jean, du Saguenay, de la Baie-d'Hudson, et des régions Arctiques.

"A."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

TEMPERATURE.

Année et mois.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.				Baie d'Hudson, Entrée N. E.		Baie d'Hudson, Côte Ouest.	
	Phare.	Port Burwell, Cap Chudleigh.	Fort Chimo, Baie Ungava.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boucherville, Ile Nottingham.	Port Laperrière, Ile de Digges.	Port Churchill.	Factorerie de York.
	Lat. 51° 53' N. Long. 55° 22' O.	Lat. 60° 24½' N. Long 64° 46' O.	Lat. 58° 8' N. Long. 68° 16' O.	Lat. 61° 35' N. Long. 71° 32' O.	Lat. 62° 33' N. Long. 70° 35' O.	Lat. 63° 12' N. Long 77° 28' O.	Lat. 62° 34½' N. Long. 78° 1' O.	Lat. 58° 43' N. Long 94° 10' O.	Lat. 57° 0' N. Long. 92° 28' O.
1885.	Minimum.	Minimum moy.	Minimum. (7 A.M., 2 P.M., 8 P.M.)	Minimum moy.	Minimum moy.	Minimum moy.	Minimum moy.	Moy. de la plus froide journée.	Moy., 1882 (7 A.M., 2 P.M., 9 P.M.)
Septembre	....	....		36·04	30·19	26 93	30·14	30·50	....
Octobre	25·0	28 00	8·0	29·46	20·70	17·59	21·86	— 2·67	37·70
Novembre	— 3·0	18 91	—16·0	19·94	7·47	8·06	11·37	—10·67	12·89
Décembre	—12·0	— 1·96	—28·0	4 54	— 5·29	—14·73	—11·18	—32·00	—11·13
1886.									
Janvier	—15 0	—18·14	—39·0	—15·12	—25·29	—30·90	—31·08	—41·67	—27·26
Février	—11·0	—15·97	—43·0	—14·91	—25·44	—33 08	—31 09	—55·00	—13 20
Mars	—14·0	— 5·53	—37·0	0 28	—16·37	—18·76	—17·46	—32·67	— 9 47
Avril	2·0	9·79	....	16 77	1·71	— 2·21	0·62	—12 00	18 85
Mai	19·0	23·63	....	30·07	19·17	16 91	17·62	3·00	35·09
Juin	33 0	32·14	....	43 84	31·58	32·14	31·15	33·33	51·78
Juillet	34 0	36·82	....	48 55	35·72	34·39	34·14	43·33	68·24
Août	39·0	36 69	....	49·16	34·61	34·54	34·82	43·33	54·51
Année	....	....	....	20·72	9·06	....	....	....	....
Septembre	30·0	33·41	....	½ M. 41 00	31·75	....	....	....	44·81
Année	—15·0	14·82	....	....	....	5·91	7·57	....	....

N.B.—Observations prises à 3h. 7h. et 11h. a.m. et p.m. de l'heure établie du 75° méridien, excepté au Fort Chimo et à la Factorerie de York.

"B."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

PLUIE, NEIGE, BRUME.

Année et mois.	Détroit de Belle-Ile.			Détroit d'Hudson.												Baie d'Hudson. Entrée N.-E.						Baie d'Hudson. Côte Ouest.					
	Phare.			Port Burwell.			Fort Chimo.			Baie de Stupart.			Anse Ashe.			Port De Boucherville.			Port Laperrière.			Fort Churchill.			Factorerie de York.		
	Jours.	Heures.		Heures.			Jours.			Heures.			Heures.			Heures.			Heures.			Jours.		H'res.	Jours.		No.
	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie et Neige.	Neige. (voir) Pluie.	Nuag'x.	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie.	Neige.	Brume.	Pluie.	Neige.	Brume.
1885								1883																			
Septembre	—	0	40	—	41	88	22	—	23	58	86	57	—	13	32	19·80	55	—	3	58	80	20	2	44	—	—	—
Octobre	8	71	152	18	60	8	15	—	25	12	110	13	10	48	64	—	81	12	—	77	12	3	7	48	2	12	3
Novembre	4	35	88	18	34	0	9	—	21	—	105	0	—	39	0	—	87	0	—	40	28	1	5	96	1	14	2
Décembre	4	49	32	—	58	0	8	—	4	—	144	10	—	86	0	—	203	0	—	57	0	1	6	72	0	15	2
1886								1884																			
Janvier	9	98	168	—	8	0	8	—	7	—	95	60	—	48	0	—	78	0	—	5	0	—	—	48	0	12	3
Février	4	136	144	—	36	0	12	—	9	—	113	43	—	40	0	—	71	0	—	19	0	—	3	0	0	10	3
Mars	6	208	312	—	31	0	15	—	9	—	76	74	—	8	12	—	56	0	—	95	8	—	2	0	0	13	3
Avril	9	104	24	—	3	28	16	—	19	7	139	35	—	30	4	—	49	4	—	94	16	4	1	42	1	6	3
Mai	10	25	216	—	10	24	13	—	21	63	86	59	43	52	44	12·25	114	12	—	132	76	2	6	—	4	6	4
Juin	14	—	248	14	15	204	21	—	24	62	45	68	15	20	60	31·00	15	20	28	0	124	8	5	44	8	2	5
Juillet	18	—	368	8	—	44	10	—	19	18	0	147	57	0	92	72·30	0	56	90	0	188	19	—	8	10	0	3
Août	5	—	104	16	—	196	10	—	14	56	0	40	158	0	88	70·25	0	80	44	0	208	7	—	16	10	0	4
Septembre	10	40	136	12	34	26	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5	2
Année	101	766	2,032	86	330	618	159	—	195	277	999	606	299	384	396	205·60	809	184	165	577	740	65	37	418	44	95	37

N.B.—Les observations au Fort Churchill, en août 1886, ont été faites du 1er au 14 de ce mois.
Celles de la Factorerie de York représentent la moyenne d'un groupe d'années de 1876 à 1883.
Celles de Fort Chimo, Baie Ungava, ont été puisées dans les notes enrégistrées par le Service des signaux, dans la Cité de Washington, D.C.

"C."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

VÉLOCITÉ DU VENT.

NOMBRE de jours dans chaque mois à chaque station où la vélocité du vent fut égale à celle d'une bourrasque de 30 milles et plus, (excepté au Fort Churchill et à la Factorerie de York où la vélocité est indiquée différemment.)

Années et mois.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.			Baie d'Hudson, Entrée N.-E.		Baie d'Hudson, Côte Ouest.	
	Phare de Belle-Ile.	Port Burwell.	Anse Ashe.	Baie de Stupart.	Port DeBoucher-ville, Ile Nottingham	Port Laperrière, Ile Digges.	Fort Churchill. Vélocité moy. jour du plus grand vent.	Factorerie de York. Vélocité moy. par heure. 1876 à 1883.
1885.							Milles.	Milles.
Septembre	....	....	....	8	5	9	24·67	....
Octobre	16	8	5	4	0	6	30·71	12·38
Novembre	18	7	9	3	5	6	19 09	13·08
Décembre	22	12	12	8	4	13	39·75	11·54
1886.								
Janvier	17	23	10	8	3	5	24·29	12·04
Février	19	17	9	8	3	5	35·08	13·04
Mars	21	16	4	6	4	7	27·46	12·92
Avril	17	19	7	5	4	6	23·25	11·67
Mai	5	14	10	0	4	2	32 04	12 62
Juin	7	12	9	3	0	2	12·96	11·96
Juillet	6	13	8	4	0	4	15·63	11·92
Août	17	10	5	4	0	5	12·83	12·87
Septembre	4	17	8	....	....	....	....	11·96
Année	169	168	96	61	32	70	24·81	12·33

N.B.—Les observations à la Factorerie de York proviennent d'un groupe d'années, 1876 à 1883.

"D."

Résumé Hebdomadaire des observations prises à bord du vapeur Fédéral "Alert," sous le commandement du Lieutenant A. R. Gordon, M. R., juin à octobre 1886.

Semaines finissant.	Baromètre.				Température.				Heures.			Observations. Vents de 30 milles et plus.
	Moyenne.	Le plus élevé.	Le plus bas.	Variation.	Moyenne.	Maximum.	Minimum.	Variation.	Pluie.	Neige.	Brume.	
1886.												
Juillet 1.........	29·793	30·160	29·492	·668	48·84	57·2	38·5	18·7	22	—	56	4
do 8.........	·756	·070	·509	·561	36·63	48·0	33·0	15·0	26	16	38	5
do 15.........	·787	29·984	·420	·564	38·42	48·8	32·5	16·3	18	—	28	—
do 22.........	·664	·912	·390	·522	38·63	42·5	32·0	10·5	12	—	22	1
do 29.........	·727	·953	·502	·451	40·71	53·0	36 0	17·0	36	—	38	—
Août 5.........	·924	30·192	·702	·490	49·42	84·0	39·0	45·0	14	—	40	6
do 12.........	·824	29·978	606	·372	53·68	71·0	44·0	27·0	20	—	2	—
do 19.........	·807	30·101	·355	·746	55·90	76·0	43·0	33·0	8	—	12	—
do 26.........	·727	·101	·141	·960	46·94	64·0	39·0	25·0	14	—	32	6
Septembre 2.........	·742	29·998	28·873	1·125	39·52	52·0	35·5	16·5	64	—	38	9
do 9.........	·851	30·134	29·234	·900	36·92	44·0	32·0	12·0	30	10	10	13
do 16.........	·578	·055	·120	·935	35·36	42·3	32·0	10·3	14	6	10	20
do 23.........	·642	·074	28·857	1·217	46·23	43·2	27·6	15·6	12	2	18	23
do 30.........	·935	·233	29·403	·830	34·49	45·0	28·5	16·5	8	2	—	7
Octobre 7.........	·676	·275	·017	1·258	39·95	50·0	32·0	18·0	22	2	4	2
Voyage.........	29·762	30·275	28·857	1·418	42·776	84·0	27·6	56·4	320	38	348	96

"E."

OBSERVATIONS DE LA MARÉE AUX POSTES.

Pour les fins ordinaires de la navigation.

Nature des observations.	Labrador—Côte N.E.	Détroit d'Hudson.			Baie d'Hudson—Entrée N.E.		Baie d'Hudson—Côte N.O.	
	Baie Nachvak. Anse de Skynner.	Port Burwell.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boucherville.	Port Laperrière.	Ile deMarbre.	Port Churchill.
.	H. M.	H. M.	H. M.	H M.	H M.	H. M.	H. M.	H. M.
Retard de la pleine mer sur le passage de la lune au méridien pendant les jours des sysygies	7 08	9 25	8 11	8 32	9 30	9 26	4 10	7 06
Retard moyen de la pleine mer pendant une lunaison.....................	7 01	9 04	7 50	8 04	8 57	8 53	3 54	6 44
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
Haussement et baissement moyens..	3·69	14·24	18·04	22·00	9·47	6·18	9·00	11·70
do do grandes mers	4·88	18·90	24·14	29·95	13·01	8·66	12·00	15·50
do do petites mers..	2·58	9·59	11·94	14·03	5·93	3·70	6·00	8·00

N.B.—Ces observations n'ont pas été corrigées pour les changements barométriques.

A l'Anse Ashe et la Baie Stupart, qui sont situés vers le milieu du détroit d'Hudson, les observations furent prises, en avril et mai, lorsque le détroit était entièrement couvert de glace.—A toutes les autres stations, on les a prises après la débâcle.

"F."

EXPÉDITIONS À LA BAIE D'HUDSON EN 1884, 1885, 1886.

Sous le Commandement du Lieut A. R. Gordon, M.R.

Noms des postes, etc., sur la route.	Première Expédition—Par le "Neptune," en 1884. Aller. Navigation. Dates.	Aller. Escale aux postes, etc. Jours.	Aller. Brume, neige, etc. Jours.	Aller. Glace, etc.	Retour. Navigation. Dates.	Retour. Escale aux postes, etc. Jours.	Retour. Brume, neige, etc. Jours.	Retour. Glace, etc.	Deuxième Expédition—Par le "Alert," en 1885. Aller. Navigation. Dates.	Aller. Escale aux postes, etc. Jours.	Aller. Brume, neige, etc. Jours.	Aller. Glace, etc.	Retour. Navigation. Dates.	Retour. Escale aux postes, etc. Jours.	Retour. Brume, neige, etc. Jours.	Retour. Glace, etc.	Troisième Expédition—Par le "Alert," en 1886. Aller. Navigation. Dates.	Aller. Escale aux postes, etc. Jours.	Aller. Brume, neige, etc. Jours.	Aller. Glace, etc.	Retour. Navigation. Dates.	Retour. Escale aux postes, etc. Jours.	Retour. Brume, neige, etc. Jours.	Retour. Glace, etc.
Halifax, Côte S.-E. de la Nouvelle-Ecosse	22 juillet								27 mai			Vaste champ de glaces compactes, 30 mai au 6 juin.	18 oct.				24 juin		Brume épaisse		10 oct.	Manœuv congédiés except quelq'-uns.		Belle descente le long de la côte N.-E. du Labrador, et ensuite par le détroit de Canso.
Détroit de Canso, Extrémité S. du Cap-Breton																			do		9 do			
Ile Scutari vis-à-vis la côte E. du Cap-Breton	23 juillet				Tout le personnel s'embarque sur le vapeur "City of Mexico," à Saint-Jean de Terreneuve pour Halifax, 11 oct.				29 mai								26 juin		do	Vent cont., grosse mer, 27 juin.				
Cap Ray, Extrémité O. de Terreneuve	24 do								29 do								27 do				7 oct.			
Blanc Sablon, Extrémité S.-O. du détroit de Belle-Ile	26 do	½ jour.	Brume						1er juin	Pour charbon et eau, 3 jours.	Grand vent	do					29 do	Lettres expédiées, ½ heure.	Averses de pluie.	20 banquises en vue.	6 do			
Saint-Jean de Terreneuve, Extrémité E									15 juillet arrivée; 27 départ.	Nouveau blindage s. l'étrave, 12 jrs. d. le bass. de rad. à St.-Jean, T.N.	Aucun retard par la brume du 27 juillet au 1er août.	Aucun retard par la glace du 27 juillet au 1er août.	13 do		Tourmente de neige, 11 au 13 oct.	Vents violents, 11 au 13 oct; on verse de l'huile sur les vagues.					5 do		Bourrasque le 5 et 6 oct.	
Ile du Bouledogue, Côte E. du Labrador	28 juillet			Plusieurs banquises dans le détroit de Belle-Ile et sur la côte du Labrador. 26 au 30 juillet.	8 octobre				6 juin		Brume épaisse, 5 et 6 juin.	Glaces épaisses compactes.	11 do		do	Beau temps, 8, 9, 10 oct.	1er juillet			Banquise 170 pds. au-dess. de l'eau, grand nombre de petites et grandes banquises.	3 do			
Ford, Havre, Extrémité E. de l'île Saint-Paul	29 do	½ jour.																						
Nain, Havre, Côte E. du Labrador, Chef-lieu des Six Missions Moraves	30 do	Pour fourrures, etc, 1 jour.			7 octobre				31 juillet		Brume	Glaces éparses	9 do				2 do		Neige légère	Platières de glaces éparses et banquises	2 oct.			
Cap Mugford, Côte E. du Labrador	31 do			Glace	6 do				31 do		Brume	do	9 do		La mer moutonne	Gros vents, 4 au 7 oct.	3 do			Bordages brisés	2 do			
Nachvak Bay, do do	1er août	½ jour.	Brume épaisse, 3, 4, 5 août.	Glace	30 septembre	Bâtiment érigé, etc., 5 jours.			1er août	A l'ancre, 1 jour		do	8 do	Lettres reçues, ½ jour.	do	Bourrasque de vent le 30 sept.	4 do			Trop de glace pour débarq. à Nachvak.	30 sept.	L'agent C. B. d'H. vendra mais. ½ jr	Grand vent d'Est le 28 sept.	
Cap Chudleigh, Entrée E., Côte S., Détroit d'Hudson	5 do								4 juillet au 2 août.	Relâche à Saint-Jean, Terreneuve, 8 au 15 juillet.	Brume épaisse, 2 au 4 août.	do	28 sept.	Ancre brisée le 30 sept.	Grosse mer, 29 sept. au 8 oct.	Grands vents, 29 sept. au 8 oct.	5 do		Brume épaisse	Vaisseau resserré par les glaces.		Sond. sur la route des Iles Button et du Cap Chudleigh, 29 sept.		
Ile Résolution, Entrée E., Côte N., Détroit d'Hudson	8 do	A la recherche d'un havre, 1 jour.	Brume et neige, 9, 10 août.	Banquises nombreuses, le 9 août.	26 do	A la recherche d'un havre, 3 jours.	Grandes vagues sur le travers.	Vent violent	15 juin au 6 juillet.	Détenu dans les glaces, 21 jours.		En dérive dans les glaces; blindage de l'étrave brisé.				do	5, 6, 7, 8, 9 juillet.		Temps neigeux le 7 juil., et brum., 5 au 10 juillet.	Vaisseau dérive 30 milles dans les glac.				
Port Burwell, près de l'entrée du détroit d'Hudson, sur la côte S	5 do	Erection des bâtiments, 3 jours. Du 5 au 8 août.			27 do	Lestage et charbon, 2½ jours.			4 août	On se rendit à terre sur la glace, 1 jour.		Vaisseau resserré par les glaces, 8 au 11 août.	29 sept.	Provisions débarquées, 7 jours.	Neige aveuglante, 24 au 29 sept.	Tempête de vent, 21 au 29 sept.				Glaçons épais en vue le 10 juillet.	26 sept.	On enlève le bâtiment, etc., 3 jours	Bourrasque de vent et de neige, 22, grand vent, 17, 18 et 19 sept.	Grosse mer, 17, 18 et 19 sept.
Anse Ashe, Côte N., Détroit d'Hudson, vers le milieu du détroit	11 do	5	Temp'e de neige, 9 et 10 août.	Platières de glaces	23 do	Vêtements fournis, ½ jour.			12, 17, 21 août.	Propulseur brisé dans les amas de glaces.		Grande quantité de glaçons très épais	18 do	1		On ne voit aucun champ de glace, on voit des banq.	11 juillet	A l'Anse Ashe, 2 heures.			12 do	On enlève le bâtiment, etc., 4 jours	Bourrasque et neige, 9, 10 et 11 sept.	
Baie Stupart, Côte S., do do do	17 do	5		On traverse un champ de glace de 12 milles, et ensuite de 18 milles.	24 do	½		Vastes nappes de glace entre les deux îles en allant et revenant.	22 août	Provisions, etc., débarqués, 1 jour.		Point de glaces jusqu'à l'île Nottingham.	20 do	3	Grosse mer, 21, 22, 23 sept.	Vents violents, 21, 22, 23, 24 sept.	12 do	Impossible de pénétrer dans la baie de Stupart, bloquée par la glace.		Glace impénétrable dans la baie Stupart, hélice avortée le 12.	16 do	8½ jours	Brume épaisse, 14 et 15 sept.	
Port DeBoucherville, Ile Nottingham, 45 milles au N. de l'île Digges, Entrée N.-E. de la baie d'Hudson.	24 do	5	Hélice brisée	Très gros glaçons, 15 à 20 milles.	20 do	½			24 do	do		do	17 do	Approvisionnements.		Vent violent, 13 au 15.	15, 16, 17, 18 juillet.			Du 11 au 19 on se fraie un passage à travers un champ de glace de 200 milles.	8 do	On enlève les bâtiments, etc., ½ jour.	Grand vent, 31 août, 1, 2, 5 et 6 sept. Pluie, 30 août	Grosse mer, 5 et 6 sept. Glaces éparses, 7 sept.
Port Laperrière, Ile Digges du large, bout S.-O. de la plus grande île. Entrée N.-E., Baie d'Hudson.					16 do	Bâtiments érigés, 4 jours.			25 do	Lestage, etc, 3 jours.		do	12 do	Eau et lestage, 3 jours.			20 juillet	Engins réparés, 5 jours.		Epaisses glaces flott.	30 août	8 jours	Brume et fumée le 29 août.	
Ile Mansfield, Entrée N.-E., Baie d'Hudson	30 do			Eau libre	15 do		Brume	Aucune glace signalée.	29 do	Sondages			12 do											
Ile Southampton do do	31 do			do			do	do								Beau temps, 7 au 13 sept.	27 juillet		Brume épaisse, 26 juillet.	Vaisseau enserré par les glaces, 25 juillet, Glaces éparses, 27 juillet.	28 do	Observations, sondages, ½ jour.	Temps clair le28, vent impétueux, 26, 27, br.,24, 25	
Ile de Marbre, Côte N.-O., Bout S.-O. de l'île, Havre des Baleiniers	2 sept.	Observations prises, 1 jour.		do				do													22, 23 do	Boussole grandement dérangée; lest, etc., 2 jours.	Beau temps clair jusqu'au 21 août.	Aurore boréale très brillante le soir du 21 août lorsque la boussole ne fonctionnait pas.
Fort Churchill, Côte O., Baie d'Hudson	6 do	Lestage, 3 jours.	Temps orageux, 3 jours.	do				do	31 août	On prend des observations, 7 jours.	Gros temps mauvais	Bourrasque con. du 31 août au 7 sept.	7 août				29 do	Relèvement du havre, 5 jours.		Glaces brisées, 28 juillet.	16 do	Observations, lestage, etc., 4 jours		
Rivière Nelson do do	11 do			do				do									6 août au 13 août	Relèvement de l'estuaire des rivières Nelson et Hayes, 7 jours.	Beaucoup de brume en juin et juillet. Brume épaisse, 5 août.	Vaisseau balayé un soir par de grosses lames diminuées par l'huile.				
Factorerie de York do do	12 do	Pour fourrures, 1 jour.		do	12 do			do												Glaçons isolés	14 août	Départ de la factorerie de York.		
Totaux, durant chaque voyage	52 jours.	26½ jours.	8 jours—Pluie. 4 do Neige. 9 do Brume. 1er au 31 août, Détroit d'Hudson, 1884.		29 jours.	16 jours.	6 jours—Pluie. 8 do Neige. 4 do Brume. Septembre entre Cap Chudleigh et Belle-Ile, 1884.		103 jours.	49 jours.	... heures—Pluie. 78 do Neige. 220 do Brume. 3 juin au 1er septembre 1885.		42 jours.	14½ jours.	... heures—Pluie. 148 do Neige. 28 do Brume. 1er septembre au 17 octobre 1885.		50 jours.	17 jours.	128 heures—Pluie. 16 do Neige. 222 do Brume. 1er juillet au 6 août 1886.		57 jours.	31 jours.	192 heures—Pluie. 22 do Neige. 126 do Brume. 6 août au 7 octobre 1886.	

N° 23 A.—Tableau des principales rivières du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et les rivières Ottawa, etc.

Noms.	Etendue de drainage en milles. carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazone	2,400,000	4,000	....	....	1,700,000	Encyclopœdia Britannica
Mississippi	1,226,000	4,400	447,200	....	1,270,000	C. Ellet, fils. *Voir* N° 25.
Saint-Laurent	565,000	2,600	....	900,000	....	A.J. Russell, écr. *Voir* N° 23 B
Niagara	237,300	....	370,589	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N.-Y.
Ganges	432,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir C. Lyell.
Nile	520,200	2,240	23,100	220,000	....	Encyclopœdia Britannica
Ohio, à Wheeling	25,000	....	1,400	....	260,277	C. Ellet, fils.
Thames	5,000	215	1,330	....	7,900	Encyclopœdia Britannica
Rhône	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhine	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Ottawa, pied du lac des Sept Lieues, 26 m. en aval du lac Témiscamingue	....	....	14,800	....	25,100	Thos. Guerin, I.C., Rapport sur le L. Témiscamingue, etc., 12 février 1885, R T P., 1884-85..
Ottawa (Grenville)	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Riv. des Français	4,700	....	9,500	....	....	do
Saguenay, débouché du L. Saint-Jean	....	....	54,300	....	155,300	Thos. Guerin, I.C., Rapport, 29 avril, 1886, sur l'abaissement du niv. de l'eau haute du L. St-J.
Débc. Petite Décharge	....	....	2,000	....	5,700	do do do
Débouché Grande Décharge	....	....	52,300	....	149,600	do do do
Saskatchewan, au Fort La Corne	....	813	....	....	59,567	Prof. H. Y. Hind, 1858.

Voir rapport de T. C. Clarke, I.C., 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de la rivière Ottawe et de la rivière des Français jusqu'au lac Huron.

N° 23 B.—DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

ENTRE LE SAUT-SAINTE-MARIE ET QUÉBEC.

Localité.	Vélocité moyenne en pieds, par seconde	Débit en pieds cubes, par seconde.	Autorité.
Rivière Sainte-Marie	0·967	90,783	Scientific American, semaine échue 12 déc. 1868.
Rivière Sainte-Claire	3·514	233,726	do do
Détroit	3·000	236,000	do do
Rivière Niagara	2·258	242,494	do do
Ogdensburgh	0·954	319,943	do do
Montreal—courant Sainte-Marie	4·820	277,243	Eaux les plus basses, été de 1882.—T. Guerin, I C.
	....	354,488	Moyenne do do
	5·310	431,733	Eaux les plus hautes, do do
Québec	....	441,000	Memo. par Thos Guerin, I.C., 11 mars 1887.

N.B.—Suivant un plan dressé, pendant l'hiver de 1880, par feu T. W. Harrington, I.C., au bureau du canal Lachine à Montréal, les vélocités suivantes furent mesurées à l'île Moffatt, dans le havre de Montréal :—

Vélocité en été 7 milles par heure = 10 pieds par seconde.
do en hiver, 3½ do = 5 do

Pour détails relativement au débit à Montréal, voir l'annexe n° 10 du rapport des travaux publics 1882-83, contenant les rapports de l'ingénieur en chef et de Thos. Guerin, I.C., sur le projet de la "Compagnie du Pont du Saint-Laurent et des Manufactures," par T. F. Bateman, ingénieur de la compagnie, pages 119 à 150.—G.F.B.

N° 24.—COMPARAISON des routes de l'Outaouais et du Saint-Laurent.

No.	Nom de la route.	Distances—Chicago à Montréal.				Ascension et descente par les écluses.		
		Lacs.	Rivière.	Canal.	Total.	En montant	En descendant	Total.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Canal Welland	1,145	132	71	1,348	....	535	535
2	Toronto et Baie Georgienne	775	155	120	1,050	130	675	805
3	Rivière des Français et de l'Ottawa, suivant le projet de Walter Shanly.*	575	347	58	980	83	615	698

* N.-B.—Le coût probable des travaux à faire suivant le projet de Walter Shanly est de $24,000,000, le coût de l'élargissement du canal Lachine et des autres canaux sur la route, y compris.

T. C. Clarke évalue le coût total, suivant son projet, à $12,000,000, à part de l'élargissement du canal Lachine.

Voir annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, 1867-82.

DÉTAILS—RIVIÈRE MISSISSIPI.

N°. 25.—DISTANCES sur le parcours de la rivière, entre son embouchure sur le golfe du Mexique et sa source.

(*Voir pages* 92-93 *du rapport des Etats-Unis sur le Mississ ipi.*)

Localités.	Distances. — Milles.
Golfe du Mexique	0
Tête des Passes ou bouches	17
Nouvelle-Orléans	105
Carrolton	121
Natchez	378
Caire (Embouchure de l'Ohio)	1,097
Saint-Louis	1,270
Embouchure du Missouri	1,286
Saint-Paul (Minnesota)	1,944
Chutes de Saint-Antoine	1,957
Source du Mississipi	2,616
Nouvelle-Orléans à Saint-Paul—Sur le parcours de la rivière	1,839
do do En ligne droite	1,043

PARTIE I.—Suite.

TABLEAUX Nos 26 A 31, INCLUSIVEMENT.

INDIQUANT

LES ÉLÉVATIONS DU SAINT-LAURENT,

En divers endroits

Au-dessus du niveau moyen de la mer,

ET AUSSI

LES NIVEAUX D'EAU, Etc.,

EN CONNEXION AVEC

LES INONDATIONS

ENTRE

Laprairie, Montreal et Trois-Rivieres.

OBSERVATION.

Le nivellement géodésique de deux lignes le long du Saint-Laurent, est en progrès, sous la direction de R. Steckel, I.C., par ordre du ministère des travaux publics du Canada, afin de vérifier, d'amplifier et de modifier les tableaux suivants qui sont basés sur les meilleurs renseignements qui existent jusqu'à présent, afin que l'on puisse, par la suite, dresser des profils exacts du fleuve et de son estuaire, correspondants à diverses phases de l'onde marée fluviale, en connexion avec les variations des niveaux du fleuve, au-dessus du niveau moyen de la mer, etc., etc.

G. F. B.

OTTAWA, 10 décembre 1887.

N° 26.—QUÉBEC A MONTRÉAL ALBANY ET NEW-YORK.

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT ET DE L'HUDSON.

(*Voir les Tables nos 4 à 8 qui précèdent.*)

—	DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.				
		Au-dessus du repère du havre de Montréal — Gouvernement Impérial.	Au-dessus du repère du chemin de fer du Nord. — Gouvernement provincial.	Au-dessus du busc de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer, l'Ile du Gouverneur, New York.	Au-dessus du niveau minimum de l'Eau, observé à Trois-Rivières.
1	Repère sur le pont du chemin de fer du Saint-Maurice, à 2 milles en amont du Saint-Laurent...........................	135·14	90·00	54·14	65·45	50·45
2	Repère sur le pont du chemin de fer de Terrebonne	126·31	81·17	45·31	56·62	41·62
3	Niveau maximum du Saint-Laurent à Laprairie pendant l'inondation, en avril, 1858..	124·75	79 61	43·75	55·06	40·06
4,5,6	Repère sur la rampe du mur de revêtement vis-à-vis le marché Bonsecours, sur le côté nord du havre de Montréal. gouvernement Impérial :—					
4	D'après les ingén's du projet Shearer..	119·63	74·49	38·63	49·94	34·94
5	do do du gouv. fédéral...	119·61	74·47	38·61	49·92	34·92
6	do do du hav. de Montréal	119·57	74·43	38·57	49·88	34·88
7	Sommet de l'écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans l'alignement du busc inférieur, en 1879.............................	112·33	67·19	31·33	42·64	27·64
8	Sommet de l'angle S.-E du quai de la Cie. du Richelieu à Trois-Rivières, en 1881..	101 69	56·55	20·69	32·00	17·00
9	Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefer, I.C..................................	100·00	54·86	19·00	30·31	15·31
10	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté d'abord	98·00	52·86	17·00	28·31	13·31
11	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté ensuite................................	97·50	52·36	16·50	27·81	12·81
12	Niveau minimum observé à Montréal depuis septembre 1852 jusqu'au 6 octobre 1881	96·42	51·28	15·42	26·73	11·73
13	Niveau minimum observé à Trois-Rivières par R. Steckel, le 19 septembre 1881....	84·69	39·55	3·69	15·00	0·00
14	Sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le haut du havre de Montréal........	81·00	35·86	0·00	11·31	— 3·69
15	Rivière Hudson. Basse marée à Albany..	73·96	28·82	Au-d'sous — 7·04	* 4·27	—10 ·73
16	Ile du Gouverneur. Port de New-York ; niveau moyen de la mer. Supposé.......	69 69	24·55	—11·31	0·00	Au-d'sous —15·00
17	Fleuve Saint-Laurent ; niveau moyen de la mer dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé..	69·69	24·55	—11·31	0·00	—15·00
18	Repère adopté par le chemin de fer du Nord ou Canadien du Pacifique à Québec	45·14	0·00	—35·86	Au-d'sous —24·55	—39·55
19	Repère principal servant à l'Etat...........	0·00	Au-d'sous —45·14	—81·00	—69·69	—84·69

* Voir Note *c*, au bas de la table n° 4 qui précède.

N° 27.—INONDATIONS A MONTRÉAL ET A LAPRAIRIE, Etc.

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT PENDANT LA DÉBACLE DES GLACES ET EN D'AUTRES SAISONS.

	Désignation.	Hauteurs respectives, en pieds.			
		Au-dessus du repère, gouvernement impérial.	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau, observé à Trois-Rivières.
1	Inondation en avril. 1869, à Laprairie. *Voir* rap. Thos. Guérin, I.C., 12 mars 1883, rap. T.P., 1882-83, page 132 de l'annexe	125·72	44·72	56·03	41·03
1½	Niveau maximum. Inondation 18 avril 1886. Midi et ½, Laprairie, Guerin	127·67	46·67	57·98	42·98
1¾	Niveau maximum. Inondation, 18 avril 1886, 4½ p.m., Montréal, Guérin	125·30	44·30	55·61	40·61
2	Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Laprairie. page 808, rap. T.P., 1867-82	124·75	43·75	55·06	40·06
3	Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Montréal.. Page 374, rap T.P., 1867	117·50	36·50	47·81	32·81
4	Sommet de la voie ferrée près du Pont Victoria, Pte St-Charles, coté au bureau de l'arpenteur de la ville de Montréal. *Voir* page 133, annexe n° 10, Rap. Trav. Pub., 1882-83	122·55	41·55	52·86	37 86
5	Élévation générale de la Pte St-Charles, qui s'égoute par Montréal	121 to 122	41·00	52·31	37. 31
6	Elévation de la rue St-Jean, vis-à-vis l'hôtel Poissant, à Laprairie. *Voir* page 144, annexe n° 10, rap. Trav. Pub., 1882-83	121 88	40·88	52·19	37·19
7	Inondation, 15 avril 1869. Havre de Montréal.	109·79	28 79	40·10	25·10
8	do 22 do Griffintown inondé	121·41	40·41	51·72	36·72
9	do 23 do Havre de Montréal	115·25	34·25	45·56	30·56
7, 8, 9	*Voir* page 144, rapport Trav. Pub., 1882-83, annexe n° 10	....	....	....	....
10	Elévation, Place Chaboillez, ville de Montréal.	120 00	39·00	50·31	35·31
11	Inondation, janvier 1856, Montréal	120·50	39·50	50·81	35·81
11½	do 2 do 1883, Montréal, 110·22 d'après les calculs de T. Guerin, 21 décembre 1882	110·92	29·92	41·23	26.23
12	Maximum des élévations de l'été et du printemps, dans le havre de Montréal, a varié de 111 à 117 pendant plusieurs années, ce qui donne une moyenne, pendant la débâcle, de	114·00	33·00	44 31	39·31
13	Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 6 juin 1882	104·50	23·50	34·81	19·81
14	Havre de Montréal. Courant Ste-Marie, 2 milles en bas, 6 juin 1882	102·91	21·91	33 22	18·22
15	Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 14 sept. 1882	99·00	18·00	29·31	14·31
16	Havre de Montréal, Courant Ste-Marie, 14 septembre 1882	97·83	16·83	28·14	13·14
17	do pied du canal Lachine, 24 nov. 1882	98·50	17·50	28·81	13·81
17½	do 30 novembre 1882	98·00	17·00	28 31	13·31
18	do Courant Ste-Marie, 24 novembre 1882	97·15	16·15	27·46	12·46
18½	do 30 novembre 1882	96·85	15·85	27·16	12·16
19	Niveau minimum observé à Trois-Rivières, par R. Steckel, 19 septembre 1881	84·69	3·69	15·00	0·00

N° 27.—INONDATIONS A MONTRÉAL ET A LAPRAIRIE, Etc.—*Fin.*

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT, PENDANT LA DÉBACLE DES GLACES ET EN D'AUTRES SAISONS.—*Fin.*

	Désignation.	Hauteurs respectives, en pieds.			
		Au-dessus du repère, gouvernement Impérial.	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières.
20	Sommet, busc d'aval, ancienne écluse n° 1, pied du canal Lachine, à la tête du havre de Montréal..	81·00	0·00	11·31	Au-dessous. —3·69
21	Ile du Gouverneur, New-York, niveau moyen de la mer. Supposé	69·69	Au-dessous. —11·31	0·00	—15·00
22	Repère établi par le gouvernement impérial..........	0·00	—81·00	Au-dessous. —69·69	—84·69

N° 28.—QUÉBEC AU LAC SUPÉRIEUR ET A NEW-YORK.

ÉLÉVATIONS APPROXIMATIVES DU SAINT-LAURENT, DU LAC CHAMPLAIN ET DE L'HUDSON.

N. B.—Le Saint-Laurent n'a pas été nivelé sur tout son parcours entre Montréal et le Lac Supérieur, par l'Etat, jusqu'à 1888, c'est pourquoi les élévations sont appelées approximatives.

	Désignation.	Hauteurs respectives, en pieds.			
		Au-dessus du repère du gouvernement Impérial.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York.	Au-dessus de la basse mer à Albany.	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières.
1	Lac Supérieur, tête du canal au Saut-Sainte-Marie..	671·47	601·78	597·51	586·78
2	Lac Huron, pied du canal au Saut-Sainte-Marie; chûte 16 75 à 18·00=17 38 en moyenne	654·09	584·40	580·13	569·40
3	Lac Erié, Port Colborne, tête du canal Welland.....	645·86	576·17	571·90	561·17
4	Lac Ontario, Port Dalhousie, pied du canal Welland; chûte 326·75 pieds	319·11	249·42	245·15	234·42
4 à 5	Entre le lac Ontario et le canal Cornwall, il y a trois canaux avec une chûte totale de 31 pieds: Galops, 15 à 15½; Rapide-Plat, 11½, Pointe-Farran 3½ à 4 pieds..............................	....	....	....	....
5	Fleuve Saint-Laurent, tête du canal Cornwall.......	274·69	205·00	200·73	190·00
6	Lac Saint-François, pied du canal Cornwall..........	226·69	157·00	152·73	142 00
7	Lac Saint-François, tête du canal Beauharnois	225·19	155·50	151·23	140·50
8	Lac Champlain { Eau haute, Rapport J. B. Mills, 19 fév., 1848	170·19	100·50	96·23	85·50
	Lac Champlain { Eau basse	166·96	97·27	93·00	82·27
9	Lac Saint-Louis, pied du canal Beauharnois.	142·69	73·00	68·73	58·00
10	Lac Saint-Louis, tête du canal Lachine.................	141·19	71·50	67·23	56·50
11	Fleuve Saint-Laurent, pied du canal Lachine; tête du havre de Montréal; niveau minimum de l'eau observé, sept., 1852, à oct., 1881..............	96·42	26·73	22·46	11·73
12	Fleuve Saint-Laurent, pied du courant Saint-Marie, 2 milles en aval de la tête du havre de Montréal.	94·69	25·00	20·73	10·00
13	Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Québec	90·69	21·00	16·73	6·00
14	Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Trois-Rivières	88·69	19·00	14·73	4·00
15	Fleuve Saint-Laurent, minime marée, Trois-Rivières observée par R. Steckel, 19 sept. 1881.............	84·69	15·00	10·73	0·00
					Au-d'sous.
16	Fleuve Saint-Laurent, sommet du busc d'aval anc. écluse n° 1, pied du canal Lachine, Montréal...	81·00	11·31	7·04	—3·69
17	Rivière Hudson, basse mer, Albany	73·96	4·27	0·00	—10·73
				Au-d'sous	
18	Ile du Gouverneur, niv moyen de la mer, New-York.	69·69	0·00	—4·27	—15·00
19	Fleuve Saint-Laurent, niveau moyen de la mer, dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé.............	69·69	0·00	—4·27	—15·00
			Au-d'sous.		
20	Repère servant de base principale à toutes les élév.	0·00	—69·69	—73·96	—84·69

N° 29.—DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

MESURÉ PAR THOMAS GUERIN, I.C., PAR ORDRE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1882.

Date du mesurage.	Saison et localité.	Au-dessus du repère du gouvernement. Impérial.	Débit en pieds cubes par seconde.	Vélocité en pieds par seconde.
	HAVRE DE MONTRÉAL.			
1882	*Pendant les plus hautes eaux, en été.*			
6 juin	Surface de l'eau, pied du canal Lachine	104·50		
	Chenal nord, courant Ste-Marie, à la sect. des sondages	102·91	360,805	5·31
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages	103·23	70,928	2·98 à 5·52
	Débit total, pendant les plus hautes eaux, en été.	....	431,733	
	Pendant les plus basses eaux, en été.			
30 novembre	Surface de l'eau, pied du canal Lachine	98·00		
	Chenal nord, courant Ste-Marie, à la sect. des sondages.	96·85	260,114	4·82
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages.	....	17,129	0·91 à 4·03
	Débit total, pendant les plus basses eaux, en été.	....	277,243	
6 juin — 30 novembre	Débit moyen, en été 1882	....	354,488	

REMARQUES.—L'Ile Sainte-Hélène, à 8 milles environ en bas de Laprairie, sépare le fleuve en deux parties dont l'une est nommée le "courant Sainte-Marie," du côté du havre, et l'autre le "chenal sud," du côté opposé, les deux ayant une largeur totale d'environ ¾ de mille.

Au village Laprairie, largeur du fleuve, pas moins de 4 milles.

Au village Longueuil, largeur du fleuve, un peu moins de 1 mille.

Voir rapports de H. F. Perley, ing. en chef, T.P., 19 mars 1883, et de Thos. Guerin, I.C., 12 mars 1883, dans l'annexe 10, rapport des travaux publics, 1882-83.—G.F.B.

N° 30.—PROGRÈS DE L'INONDATION, AVRIL 1886.

NIVEAUX LES PLUS ÉLEVÉS DE L'INONDATION.—LAPRAIRIE A TROIS-RIVIÈRES.

Localités.	Dates.	Heures.	Au-dessus de l'eau basse ordinaire, pieds.	Au-dessus du repère du gouvernement à Montréal, pieds.
	1886	H. M.		
Laprairie, inond. la plus haute, par T. Guérin, I. C.	18 avril	12—30 P.M.	29·67	127·67
Montréal, pied du canal Lachine.	18 do	4—30 do	27·30	125·30
Longueuil, haut du village	17 do	6—00 do	25·10	123·10
do bas do	17 do		23·10	121·10
do eau presque stationnaire	18 do			
do l'eau commence à baisser	19 do			
do baissement de l'eau, est terminé	20 do	Midi.		
Boucherville, par J. Kennedy, ing. en chf., C.H.	20 do	2 à 3h. P.M.	19·75	117·75
Varennes do do	20 do	1 do	20·50	118·50
Verchères do do	20 do		20·25	118·25
		H. M.		
Contrecœur do do	20 do	3—00 P.M.	20·83	118·83
Sorel, eau stationnaire pendant 5 ou 6 heures.	20 do	7—00 do	16·10	114·10
Trois-Rivières, par Thomas Berlinguet, I.C.	20 do	3—40 do	11·45	109·45
do do	21 do	3—40 do	13·20	111·20
do do	22 do	3—40 do	13·90	111·90
do do	23 do	2—30 do	14·10	112·10
do do	24 do	3—40 do	13·65	111·65

N.B.—Les niveaux de l'inondation, entre Laprairie et Trois-Rivières, ont été fournis par John Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal.

Les heures de l'inondation ont été fournies par les maires des municipalités.

Le niveau de l'eau basse au-dessus duquel l'inondation s'est élevée, est à 17 pieds au-dessus du sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine, et correspond à 98 pieds au-dessus du repère du gouvernement, ou à une profondeur de 11 pieds d'eau sur les battures du lac Saint-Pierre.

Suivant Thomas Guerin, I.C., qui est décédé le 7 mai 1887, l'inondation s'est rendue à Montréal, 4 heures après avoir commencé à Laprairie, le 18 avril 1886.—G.F.B.

N° 31.—HAVRE DE MONTRÉAL.

DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION.

Ouverture de la navigation.		Clôture de la navigation.	
1877	17 avril.	1878	2 janvier.
1878	30 mars.	1878	23 décembre.
1879	24 avril.	1879	19 do
1880	17 do	1880	3 do
1881	19 do	1882	2 janvier.
1882	11 do	1882	9 décembre.
1883	27 do	1883	16 do
1884	22 do	1884	18 do
1885	5 mai.	1885	7 do
1886	24 avril.	1886	4 do
1887	1 mai.	1887	23 do

No. 31½—HAVRE DE MONTRÉAL.

NOTES EMPRUNTÉES AUX RAPPORTS DU MAÎTRE DU HAVRE TOUCHANT LA GLACE L'OUVERTURE ET LA FERMETURE DE LA NAVIGATION DEPUIS 1864 JUSQU'À 1888.

1864—La glace, dans le havre, commença à se rompre et se mettre en mouvement le 7 avril ; le 13, le fleuve était libre ; clôture de la navigation le 13 décembre.

1865—Le 1er janvier l'eau monta peu à peu ; le 14, la glace se mit en mouvement et elle s'arrêta le 15.

1866—Ouverture de la navigation le 19 avril ; le 5 janvier le fleuve était couvert de glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.

1867—Le 1er janvier la glace était au niveau des quais et prenait rapidement ; le 9, elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, et le 22 le havre était libre.

1868—L'hiver fut extraordinairement froid ; le fleuve prit de bonne heure ; des attelages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, un refoulement ; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville ; la glace continua de marcher le 14 et le 15, et le 17, le havre était libre.

1869—Le fleuve prit de bonne heure ; le premier attelage traversa à Saint-Lambert le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace prise pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement ; le 18, nouveau refoulement ; le 19, refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'au 22, date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le havre était libre.

1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à-vis de la ville est libre ; le 8, les piétons traversent ; le 9, refoulement de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13 ; le 15, des attelages traversent ; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mars, la glace n'est pas sûre vis-à-vis de la ville. Le 9 avril eut lieu le premier refoulement ; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le havre était libre.

1871—Le fleuve prend le 4 janvier ; le 6, le temps s'adoucit ; refoulement de la glace ; le 11, des attelages traversent ; le 15 mars, léger refoulement ; le 17, nouveau refoulement. On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mouvement de la glace continue ; le 10, le havre est libre.

1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avril, premier refoulement de la glace ; le 28, le havre est libre, et le 1er mai des bâtiment arrivent.

1873—Le 1er janvier, la glace était prise et ferme ; les attelages traversaient. Le 11 avril, refoulement de la glace, qui se continue tous les jours jusqu'au 21, date de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.

1874—Le 17 janvier, le fleuve était pris ; le 21 des attelages traversaient ; le 23, le havre est libre ; le 25 un certain nombre de petites embarcations arrivent. Le pont de glace, au Cap-Rouge, a tenu bon jusqu'au 9 mai.

1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis de la ville, était couvert de glaces flottantes ; des attelages ont traversé en aval d'Hochélaga le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid que l'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avril ; le 29, le havre est libre ; le 1er mai on plante le mai sur la glace vis-à-vis Longueuil ; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville ; le 7, le pont de glace au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête ; le 21 des attelages traversent à la ville.

1876—La glace était prise et ferme dès le 1er de janvier ; elle devint dangereuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement qui se renouvelle tous les jours jusqu'au 26. Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. Le 19 décembre, la glace était bonne et les gens traversaient à pied. Le 23, on traversait en voiture.

1877—Glace prise dès le commencement de l'année. Beau temps doux en avril; le 5, la glace commence à se gâter; le 8, premier refoulement de la glace qui commence à descendre; le 14, le chenal est libre jusqu'à Hochelaga; le 17, le remorqueur *Francis* arrive de Boucherville. Le temps a été doux cet automne; la navigation était encore ouverte le 31 décembre.

1878—Le 1er janvier, le bateau-passeur de Longueuil fait encore le service; dans l'après-midi, il quitte le havre pour Boucherville avec un parti d'excursionnistes. Le 17, les gens traversent à pied sur la glace; le 24, on traverse en voiture sans danger. La journée du 7 janvier fut la plus froide de l'hiver; à 8 a.m., 15° au-dessous de zéro. Des chemins furent pratiqués le 1er février; le 18 on en fit un pour aller à Laprairie, et le dernier du mois, ces chemins étaient regardés comme dangereux. Le 1er mars, le thermomètre descend; le 2, des voitures traversent de nouveau à St-Lambert et à Laprairie. On cesse de traverser le 12, et le 16, on aperçoit l'eau pour la première fois. Le 18, premier refoulement de la glace; le 22, le chenal est libre jusqu'à la Pointe-aux-Trembles; le 29, le bateau à vapeur *Montarville* entre dans le havre, mais il est forcé de s'en retourner à Boucherville. Le 30, le remorqueur *St. Francis* arrive dans le havre. Le 31 décembre, le fleuve était couvert de glaces flottantes.

1879—Le premier janvier le temps était beau; dans l'après-midi l'équipage d'un bateau descendit sans danger les rapides de Lachine. Le 25, le fleuve était couvert de glaces; le 26, des équipages traversent à Longueuil; le 1er février on fait un chemin à partir de Saint-Lambert; le 13, on en fait un à partir de Laprairie. Le 12 avril, premier refoulement de la glace. Après le 15, la glace continue à descendre tous les jours, et le 18 les morceaux sont si serrés les uns contre les autres que les gens traversent à pied. Le 23, le vapeur *Saint-Lambert* arrive de Boucherville. Très-froid le 22 décembre; 22° au-dessous de zéro. Le 25, le fleuve se couvre de glace; le 27 on traverse à pied, et les attelages traversent à Longueuil.

1880—Beau temps le 1er janvier, 4° au-dessous de zéro à 8 a m. Le fleuve vis-à-vis de la ville est couvert de glace; des attelages traversent en aval de Longueuil. Le 2, on traverse à pied à Saint-Lambert. Le 13, on commence à poser sur la glace, entre Hochelaga et Longueuil, une voie de chemin de fer qui est achevée le 30; le lendemain, cette voie était ouverte. Le 1er avril la glace commence à se gâter et l'on se met en frais d'enlever la voie en question. Le 5 avril premier refoulement de la glace; le 6, nouveau refoulement; le 7, grand refoulement sur l'île Mouton, où la glace s'amoncelle jusqu'à une hauteur de 44 pieds, l'eau était alors dans le havre à 17 pieds au-dessus du niveau d'été. Le 13, une grande quantité de glace quitte le havre; le 17, des embarcations arrivent de Boucherville; le 29 avril le pont de glace, au Cap Rouge, cède. Le 3 décembre, le fleuve se couvre de glaces, et le bateau-passeur de Longueuil part pour son hivernage; le 29, on commence des chemins sur la glace pour aller à Saint-Lambert.

1881—L'année débute par du beau temps. Le 5, des convois de chemins de fer commencent à traverser à Longueuil. Le 8 avril commence la débâcle, et le 13, le chenal est libre vis-à-vis la ville. Le 19, le remorqueur *C. W. Francis* entre dans le havre; c'est le premier arrivage de la saison. Le 27, le bâtiment à vapeur *Peruvian* arrive de Sorel. Décembre 31, beau temps. La navigation est encore ouverte comme l'année expire; le *Longueuil* fait ses voyages réguliers.

1882—Navigation ouverte le 11 avril, et fermée le 9 décembre.

1883—Navigation ouverte le 27 avril, et fermée le 16 décembre.

1884—Navigation ouverte le 22 avril, et fermée le 18 décembre.

1885—Navigation ouverte le 5 mai, et fermée le 7 décembre.

1886—Navigation ouverte le 24 avril, et fermée le 4 décembre.

1887—Navigation ouverte le 1er mai, et fermée le 23 décembre.

(Signé) THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

MONTRÉAL, 10 janvier 1888.

N° 32.—Dates de la débâcle de la glace et de son passage au Courant Sainte-Marie, en bas de Montréal, depuis 1823.

1824	10 avril.	1836	28 avril.
1825	16 mars.	1837	15 do
1826	11 avril.	1838	7 do
1827	4 do	1839	7 do
1828	29 mars.	1840	4 do
1829	11 avril.	1841	19 do
1830	......	1842	31 mars.
1831	3 avril.	1843	25 avril.
1832	19 do	1844	10 do
1833	4 do	1845	3 do
1834	29 mars.	1846	4 do
1835	3 avril.	1847	29 do

N° 33.—Notes au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, en haut de Montréal, au quai des Cascades, au canal Beauharnois, etc., par W. Waters, écr., des Cèdres, pendant les années 1842 à 1853.

Dates.	Nom du vapeur et de la localité.	Dates.	Nom du vapeur et de la localité.
14 avril 1842	Vapeur Chieftain, 1er voyage aux Cascades.	15 avril 1848	British Queen, au quai des Cascades.
26 do 1843	do do	16 do 1848	British Queen, passe dans le canal Beauharnois.
26 do 1843	Vapeur Highlander, fait son voyage d'essai.	11 nov. 1848	Canal Beauharnois est gelé.
16 do 1844	Vapeur Highlander, voyage à Cornwall.	11 avril 1849	Le 1er vapeur saute les rapides des des Cèdres.
20 do 1844	Vapeur Chieftain, 1er voyage aux Cascades.	20 do 1849	La malle monte par le canal Beauharnois.
1 do 1844	Un vapeur saute les rapides des Cèdres.	21 do 1850	Vap. Lily saute les rapides des Cèdres.
12 do 1845	Vapeur Chieftain, voyage à l'île des Cascades.	26 do 1850	Vap. Dewitt arrive au quai des Cascades.
25 do 1845	Vapeur Chieftain, voyage au quai des Cascades.	30 do 1850	Premier vapeur passe par le canal Beauharnois.
25 do 1845	Le premier train de bois saute les rapides.	17 ou 15 av. 1851	Vap. Dewitt arrive au quai des Cascades.
25 nov. 1845	Vapeur Chieftain, en hivernage dans le canal Beauharnois.	24 avril 1851	Premier vapeur passe par le canal Beauharnois.
9 déc. 1845	Vap. Highlander, en hivernage dans le canal Cornwall.	1er déc. 1851	Premier vapeur et 4 barges sautent les rapides des Cèdres.
13 ou 15 av. 1846	1er vapeur arrive aux Cascades.	1er mai 1852	Premier vapeur saute les rapides des Cèdres.
29 avril 1846	Vap. Highlander, 1er voyage au canal Cornwall.	5 do 1852	Première malle par le canal Beauharnois.
6 mai 1846	Vap. Gildersleeve, passe par le canal Beauharnois.	30 avril 1853	Vap. New Era, 1ère malle par le canal Beauharnois.
20 avril 1847	1er vapeur arrive aux Cascades.	28 do 1853	Vapeur arrive aux Cascades. Vapeurs discontinués après 1853, le trafic passe par le canal Beauharnois, qui a été complété en l'automne de 1845, excepté les barrages qui furent achevés en 1850.
4 mai 1847	Un vapeur se rend à Kingston par le canal Cornwall.		
6 do 1847	Vap. Gildersleeve, 1er voyage au canal Beauharnois.		
10 avril 1848	British Queen, 1er voyage à l'île des Cascades.		
11 avril 1848	British Queen, au moulin Harwood, Cascades.		

N° 34.—Ouverture de la navigation au quai des Cascades et au pied du canal de Beauharnois, 1846 à 1853.

Quai des cascades.	Pied du Canal Beauharnois.
13 avril 1846.	16 avril 1846.
20 do 1847.	5 mai 1847.
10 do 1848.	12 avril 1848.
11 do 1849.	19 do 1849.
24 do 1850.	26 do 1850.
15 do 1851.	25 do 1851.
30 do 1852.	2 mai 1852.
28 do 1853.	29 avril 1853.

N.B.—La ligne regulière des vapeurs a cessé d'aller aux Cascades après 1853.

N° 35.—Tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.

	Québec.		Montréal.		Kingston.		Toronto.	
Années.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1814	28 avril	7 déc.	...	...	...	...	...	...
1815	28 do	5 do	...	...	...	...	...	...
1816	23 do	29 nov.	...	...	...	...	...	...
1817	6 mai	5 déc.	...	...	...	...	...	...
1818	27 avril	1 do	...	...	...	...	...	...
1819	30 do	7 do	...	...	...	...	...	...
1820	24 do	1 do	...	...	...	...	...	...
1821	3 mai	...	...	...	...	...	...	...
1822	29 avril	3 déc.	...	...	...	...	...	...
1823	25 do	...	...	...	...	...	...	...
1824	20 do	11 déc	...	...	...	...	...	...
1825	19 do	...	...	...	...	...	...	...
1826	22 do	21 déc.	...	...	...	...	...	...
1827	14 do	...	...	...	...	...	...	...
1828	12 do	...	...	...	...	...	...	...
1829	18 do	...	...	...	...	...	...	...
1830	17 do	4 déc.	...	...	...	...	...	...
1831	21 do	30 nov.	...	...	...	19 déc.	...	...
1832	29 do	30 do	...	...	27 avril	4 do	...	...
1833	19 do	25 do	...	...	7 do	1er jan. '34	...	...
1834	18 do	9 déc.	...	...	19 mars	22 déc.	...	...
1835	4 mai	1 do	...	...	6 avril	31 do	...	...
1836	10 do	1 do	...	...	23 do	26 do	...	...
1837	2 do	12 do	...	...	11 do	16 jan. '38	...	...
1838	1 do	26 nov.	...	...	6 do	18 déc.	...	...
1839	23 avril	19 déc.	...	...	8 do	26 do	...	...
1840	21 do	2 do	...	...	19 mars	23 do	...	...
1841	4 mai	14 do	...	...	23 avril	31 do	...	...
1842	26 avril	2 do	...	...	24 mars	31 do	...	...
1843	5 mai	1 do	...	...	25 avril	3 jan. '44	...	...
1844	23 avril	29 nov.	...	...	9 mars	12 do '45	...	...
1845	23 do	2 déc.	...	...	2 avril	9 do '46	...	...
1846	14 do	9 do	...	...	31 mars	...	...	...
1847	11 mai	3 do	...	...	11 avril	6 jan. '48	...	...

N° 35.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.—*Fin.*

	Québec.		Montréal.		Kingston.		Toronto.	
Années.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1848	18 avril	5 déc.	....	....	3 avril	30 déc.	....	....
1849	24 do	7 do	....	....	3 do	31 do	....	....
1850	26 do	10 do	....	....	5 do	26 do	....	....
1851	22 do	5 do	....	....	2 do	22 do	....	....
1852	30 do	19 do	....	....	19 do	14 jan. '53	....	....
1853	26 do	3 do	....	....	4 do	5 do '54	....	....
1854	5 mai	5 do	25 avril	6 déc.	10 do	13 do '55	....	....
1855	8 do	27 nov.	28 do	12 do	17 do	1 do '56	2 avril	19 déc.
1856	22 avril	2 déc.	24 do	3 do	8 do	31 déc.	17 do	22 do
1857	28 do	4 do	18 do	13 do	2 do	2 fév. '58	27 fév.	30 do
1858	16 do	3 do	9 do	12 do	26 do	8 jan. '59	4 mars	21 do
1859	26 do	29 nov.	4 do	11 do	15 do	25 déc.	7 fév.	30 do
1860	20 do	8 déc.	10 do	7 do	12 do	10 jan. '61	10 jan.	31 do
1861	26 do	17 do	24 do	22 do	8 do	4 do '62	2 do	31 do
1862	11 do	5 do	23 do	7 do	14 do	17 do '63	2 do	30 do
1863	1er mai	4 do	25 do	12 do	16 do	1 do '64	7 do	21 do
1864	19 avril	13 do	13 do	11 do	5 do	4 do '65	3 fév.	29 do
1865	18 do	9 do	10 do	16 do	28 mars	5 do '66	25 mars	30 do
1866	27 do	15 do	19 do	15 do	11 avril	5 do '67	3 avril	26 do
1867	17 do	29 nov.	22 do	6 do	8 do	18 déc.	28 mars	9 do
1868	23 do	28 do	17 do	9 do	31 mars	24 do	6 avril	12 do
1869	27 do	27 do	25 do	6 do	17 avril	8 jan. '70	1 do	3 do
1870	16 do	2 déc.	18 do	18 do	13 do	31 déc.	3 do	24 do
1871	22 do	27 nov.	8 do	1 do	16 mars	25 do	11 mars	30 nov.
1872	30 do	26 do	1er mai	8 do	23 avril	21 do	12 avril	10 déc.
1873	28 do	22 do	23 avril	26 nov.	24 do	14 jan. '74	14 do	26 nov.
1874	28 do	25 do	25 do	13 déc.	28 mars	5 do '75	16 mars	20 déc.
1875	29 do	23 do	3 mai	29 nov.	19 avril	23 déc.	16 avril	30 nov.
1876	6 mai	24 do	27 avril	10 déc.	18 do	20 do	11 do	9 déc.
1877	25 avril	26 do	17 do	2 jan. '78	9 do	8 jan. '78	25 mars	19 do
1878	20 do	25 do	30 mars	23 déc.	11 mars	2 do '79	9 do	16 do
1879	29 do	28 do	24 avril	19 do	21 avril	28 déc.	25 do	24 do
1880	30 do	27 do	17 do	3 do	23 mars	21 do	19 fév.	8 do
1881	1er mai	24 do	21 do	2 jan. '82	12 avril	12 jan. '82	16 avril	19 do
1882	5 mai	25 do	11 do	9 déc.	7 mars	4 do '83	27 fév.	9 do
1883	2 do	24 do	26 do	16 do	19 avril	31 déc.	15 avril	21 do
1884	30 avril	12 déc.	22 do	18 do	19 do	31 do	30 mars	19 do
1885	29 do	21 nov.	5 mai	7 do	28 do	8 jan. '86	25 avril	8 jan. 86
1886	29 do	24 do	24 avril	4 do	9 do	30 déc.	20 mars	4 déc.
1887	30 do	28 do	1er mai	22 do	19 do	30 do	12 avril	24 do

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux autres ports et sur les canaux du Canada, et le tirant d'eau, sont indiqués dans le rapport général des travaux publics 1867-84 pp. 906-935, et dans les rapports annuels subséquents des travaux publics et des chemins de fer et canaux, jusqu'à 1888.

N° 36.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ.

Le tableau suivant, emprunté au rapport des commissaires des canaux de l'Etat de New-York, indique la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Hudson, depuis le 3 mars 1824 jusqu'en 1888; l'ouverture du canal Champlain, depuis le 1er mai 1867 jusqu'en 1882; ainsi que les dates de l'ouverture et de la fermeture du lac Erié de 1824 à 1888, et l'ouverture du lac Erié, depuis 1827 jusqu'en 1888.

Années.	Rivière Hudson.			Canal Champlain.		Canal Érié.			Lac Érié.
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouv'te	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.
1824	3 mars......	5 janvier....	309			30 avril......	4 décemb...	219	....
1825	6 do	13 décemb...	283			12 do	5 do ...	238	....
1826	25 février....	13 do ...	302			20 do	18 do ...	243	....
1827	20 mars......	25 novemb...	251			22 do	18 do ...	241	21 avril ...1827
1828	8 février....	23 décemb...	320			27 mars......	20 do ...	269	1er do ...1828
1829	1er avril......	14 janvier ...	286			2 mai........	17 do ...	230	10 mai 1829
1830	15 mars.	25 décemb...	283			20 avril......	17 do ...	242	5 do 1830
1831	15 do	6 do ...	262			16 do	1 do ...	230	8 do 1831
1832	25 do	21 do ...	289			25 do	21 do ...	241	27 avril ...1832
1833	21 do	13 do ...	277			19 do	12 do ...	238	28 do ...1833
1834	29 février....	15 do ...	291			17 do	12 do ...	240	6 do ...1834
1835	25 mars......	30 novemb...	268			15 do	30 novemb...	230	8 mai 1835
1836	4 avril......	7 décemb...	244	En général le même que le canal Erié.	En général le même que le canal Erié.	25 do	26 do ...	216	27 avril ...1836
1837	27 mars......	14 do ...	261			20 do	9 décemb...	234	16 mai 1837
1838	19 do	25 novemb...	257			12 do	25 novemb...	228	1er mars...1838
1839	25 do	18 décemb...	286			20 do	16 décemb...	241	11 avril ...1839
1840	25 février....	5 do ...	285			20 do	2 do ...	228	27 do ...1840
1841	24 mars......	19 do ...	286			21 do	30 novemb...	221	14 do ...1841
1842	4 février....	28 novemb...	308			20 do	28 do ...	222	7 mars ...1842
1843	13 avril......	10 décemb...	242			1er mai......	30 do ...	214	6 mai 1843
1844	18 mars......	17 do ...	278			18 avril.	26 do ...	222	14 mars ...1844
1845	24 février....	3 do ...	283			15 do	29 do ...	228	3 avril ...1845
1846	18 mars......	14 do ...	275			16 do	25 do ...	224	11 do ...1846
1847	7 avril	25 do ...	283			1er mai......	30 do ...	214	23 do ...1847
1848	22 mars......	27 do ...	292			1er do	9 décemb...	223	9 do ...1848
1849	19 do	26 do ...	286			1er do	15 do ...	219	25 mars ...1849
1850	10 do	17 do ...	282			22 avril......	11 do ...	234	25 do ...1850
1851	25 février....	14 do ...	293			15 do	5 do ...	235	2 avril ...1851
1852	28 mars......	23 do ...	270			20 do	16 do ...	239	20 do ...1852
1853	23 do	21 do ...	274			20 do	20 do ...	245	14 do ...1853
1854	17 do	8 do ...	266			1er mai......	3 do ...	217	29 do ...1854
1855	27 do	20 do ...	268			1er do	10 do ...	224	21 do ...1855
1856	11 avril......	14 do ...	248			5 do	4 do ...	214	2 mai 1856
1857	27 février....	27 do ...	303			6 do	15 do ...	223	27 avril ...1857
1858	20 mars......	17 do ...	273			28 avril......	8 do ...	225	15 do ...1858
1859	13 do	10 do ...	273			15 do	12 do ...	242	7 do ...1859
1860	6 do	14 do ...	233			25 do	12 do ...	233	17 do ...1860
1861	5 do	23 do ...	294			1er mai......	10 do ...	224	13 do ...1861
1862	4 avril......	19 do ...	259			1er do	10 do ...	224	15 do ...1862
1863	3 do	11 do ...	252			1er do	9 do ...	223	3 do ...1863
1864	11 mars.	12 do ...	277			30 avril......	8 do ...	223	13 do ...1864
1865	22 do	16 do ...	270			1er mai......	12 do ...	226	26 do ...1865
1866	20 do	15 do ...	270			1er do	12 do ...	226	28 do ...1866
1867	26 do	8 do ...	257	1er mai......		6 do	20 do ...	229	21 do ...1867
1868	24 do	5 do ...	252	5 do		4 do	7 do ...	217	19 do ...1868
1869	5 avril......	9 do ...	248	7 do		6 do	10 do ...	218	1er mai....1869
1870	31 mars. ...	17 do ...	261	10 do		10 do	8 do ...	213	16 avril ...1870
1871	12 do	29 novemb...	263	24 avril......		24 avril......	1 do ...	220	1er do ...1871
1872	7 avril......	9 décemb...	247	13 mai......		13 mai......	1 do ...	202	6 mai 1872
1873	16 do	22 novemb...	221	15 do		15 do	5 do ...	205	29 avril ...1873
1874	19 mars......	12 décemb...	269	5 do		5 do	5 do ...	215	18 do ...1874

N° 36.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ—*Fin.*

Années.	Rivière Hudson. Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouv'te.	Canal Champlain. Ouverture.	Clôture.	Canal Érié. Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Lac Érié. Ouverture.
1875	13 avril	29 novemb...	229	18 mai........	En général le même que le canal Érié.	18 mai........	30 novemb...	197	12 mai 1875
1876	1er do	2 décemb...	245	4 do		4 do	1er décemb..	211	4 do ...1876
1877	30 mars.	31 do ...	277	8 do		8 do	7 do ...	214	17 avril ...1877
1878	14 do	20 do ...	282	15 avril.......		15 avril.......	7 do ...	237	24 mars ...1878
1879	4 avril.......	20 do ...	261	8 mai..		8 mai..	6 do ...	214	21 avril ...1879
1880	5 mars.......	25 novemb...	266	16 avril.......		20 avril.......	21 novemb...	216	14 mars ...1880
1881	21 do	2 janv. '82.	288	12 mai........		17 mai.......	8 décemb...	206	1er mai....1881
1882	8 do	5 décemb...	273	11 avril.......		11 avril.......	7 do ...	241	26 mars ...1882
1883	29 do	15 do ...	261	En général le même que le canal Erié.		7 mai.........	1er do ...	208	4 mai.....1883
1884	25 do	19 do ...	269			6 do	1er do ...	209	25 avril ...1884
1885	7 avril.......	13 do ...	250			11 do	1er do ...	205	2 mai 1885
1886	30 mars.......	3 do ...	248			1 do	1er do ...	214	26 avril ...1886
1887	9 avril.......	20 do ...	255			12 do	1er do ...	204	17 do ...1887

Voir rapport annuel de 1887 du surintendant des travaux publics, Etat de New-York, signé James Shanahan, à Albany.

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, ETC. ETC.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

Principaux Ports du Canada et des Etats-Unis dans L'Amérique du Nord,

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

PARTIE II.

INDEX.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Phare, extrém. ouest d'Anticosti.	do	176	202
Extr. ouest d'Anticosti.	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe Saint-Laurent	175	201
Cap Whittle	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	209	240
Belle-Ile	Malin-Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,016	4,618
La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de	158	182

N.B.—Le détroit de Belle-Ile a 80 milles de longueur et 14 milles de largeur en moyenne.

N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts	Cap de-la-Madeleine	do	46	53
Cap de-la-Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St-Pierre-de-Miquelon	Golfe Saint-Laurent	343	394
Cap St-Pierre-de-Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlan.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, Fond-du-Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de	158	182

N° 5.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	3,911	4,498
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de	158	182

N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E.; Saint-Jean, N.-B.; Portland, Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles. Géographiques.	Distance en milles. Statutaires.
Halifax, N.-E.	Cap Clair	Trav. de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clair	Liverpool	En remontant le chenal Saint-George	330	380
		Total	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.-B.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse	180	207
Cap Sable	Cap Clair	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	En remontant le chenal Saint-George	330	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, par le Cap Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O de la Nouvelle-Ecosse	210	242
Cap Sable	Cap Clair	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	En remontant le chenal Saint-George	330	380
		Total	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec	Cap Race	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terreneuve	827	951
Cap Race	Malin-Head	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité N. de l'Irlande	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	Descente du Chenal Nord	182	221
		Total	2,819	3,242
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

Pour plus amples détails, *voir* les tableaux de distances qui précèdent.
Dans les tableaux n° 1 à 6, inclusivement, de la partie II, 1 m. géo = 1·15 m. sta.
Dans les tableaux des chemins de fer, partie IV de cet annexe, on s'est servi des chiffres suivants: 1 m. géo. = 1·158664 m. sta., ce qui expliquera certaines différences.

No. 7.—TABLE des distances des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, Liverpool, Havre, Havane et Rio-Janeiro, etc.

De	A	Milles géographiques.
Québec	Louisbourg, par le Cap Nord	742
do	Galway, par Belle-Ile, carte de Colton	2,392
do	Liverpool, par Belle-Ile do	2,661
do	do par le Cap Race do	2,819
do	Havre, par Belle-Ile do	2,761
do	do par le Cap Race do	2,919
do	Havane do	2,891
do	Rio-Janeiro do	5,546
Montréal	Liverpool, par le Cap Race	2,958
do	do par Belle-Ile	2,800
Louisbourg	Galway	2,100
do	Liverpool	2,350
do	Havre	2,450
do	Havane	1,700
do	Rio Janeiro	5,200
Halifax	Galway	2,240
do	Liverpool	2,500
do	Havre	2,600
do	Havane	1,600
do	Rio-Janeiro	5,100
St-Jean	Galway	2,450
do	Liverpool	2,700
do	Havre	2,800
do	Havane	1,550
do	Rio-Janeiro	5,050
Portland	Liverpool	2,856
Boston	Galway	2,600
do	Liverpool	2,895
do	Havre	2,995
do	Havane	1,530
do	Rio-Janeiro	4,935
New-York	Galway	2,700
do	Liverpool	3,094
do	Havre	3,228
do	Havane	1,240
do	Rio-Janeiro	4,885
Philadelphie	Liverpool	3,275
do	Havre	3,358
do	Havane	1,190
do	Rio-Janeiro	4,990
Baltimore	Liverpool	3,450
do	Havre	3,543
do	Havane	1,160
do	Rio-Janeiro	5,000
Richmond	Liverpool	3,380
do	Havre	3,473
do	Havane	1,090
do	Rio-Janeiro	4,930
Nouvelle-Orleans	Liverpool	4,780
do	Havre	4,838
do	Havane	595
do	Rio-Janeiro	5,315

N° 8.—LIGNE canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160	....	Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention promise par ce gouvernement. Voir annexe n° 30, partie II du rapport des Travaux publics, 1867-82.
Québec	Gaspé	350	510	
Gaspé	Halifax	400	910	
Halifax	Saint-Thomas	1,584	2,494	
Saint-Thomas	Para	1,326	3,820	
Para	Maranhao	390	4,210	
Maranhao	Ceara	440	4,650	
Ceara	Pernambuco	390	5 040	
Pernambuco	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.
Liverpool	New-York	3,094
do	Factorerie de York, Baie d'Hudson	2,966
do	Québec	2,661
do	Montréal	2,800
do	Vancouver par le chemin de fer Canadien du Pacifique	5,309
do	Yokohama, Japon, par le ch. de fer do	9,683
do	do Canal Suez, détroit de Malacca et Singapour	11,043
do	do Canal Suez et détroit de la Sonde	11,629
do	do Canal Panama	12,814
Southampton	Saint-Thomas (Antilles)	3,570
do	Jamaïque do	4,270
do	Oolon ou Aspinwall (Amérique Centrale)	4,820
do	Panama do	4,865
do	Callao (Amérique du Sud)	6,250
do	Valparaiso do	7,650
do	Demerara do	4,460
do	Bahia (Brésil)	4,408
do	Rio-Janeiro (Brésil)	5,140
do	Buenos-Ayres (La Plata)	6,178
do	San-Francisco (par Panama)	8,190
do	Victoria, C.-B. do	8,950
do	Wellington (Nouvelle-Zélande) (par Panama)	11.400
do	Yokohama (Japon) do	12,710
do	Shanghai (Chine) do	13,745

Voir carte du monde par Mercator pour les distances en partant de Southampton.

N° 10.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie transcontinentale.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,868	38	
do	Singapour do	8,239	40	
do	Hong Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghai do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles par Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 14, que prend le voyage par voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours. Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta, Inde	13,700	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par Cap Horn	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

N° 12.—TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

—	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	′	″	°	′	″
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime	44	39	04	63	35	00
Louisburg, N.-E , phare	45	54	39	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.-E., édifice provincial	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B , boule horaire sur la douane	46	16	42	66	03	45
Frédéricton. N.-B	46	03	00	66	38	15
Québec, Qué , citadelle	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, Qué	46	23	00	72	33	00
Montréal, Qué	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont , horloge de la ville	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine	43	38	20	79	28	35
Hamilton, Ont	43	54	00	79	57	00
Rondeau, Ont., phare, extrémité sud de la jetée de l'est	42	16	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest	42	53	00	79	19	30
Goderich do do	43	45	10	81	32	30
Collingwood do do sur le brise-lames	44	31	00	80	02	10
Port-Arthur	48	24	00	89	28	00
Winnipeg Manitoba	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.-B	48	30	00	123	25	00

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles.
Yokahama, Japon	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard-Inlet)	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,202
Burrard-Inlet	do	1 992
Port-Simpson	do	2,194
Saint-Jean, Terreneuve	Cap Clair	1,670
do	Ile Tory	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap Race (par Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	892
Belle-Ile	Ile Tory	1,657
Cap Race	do	1,736
do	Cap Clair	1,708
Ile Tory	Liverpool	240
Cap Clair	do	310
Halifax	Cap Race	470
Portland	do	767
Boston	do	808
New-York	do	1,010

Nº 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1·152,664 mille statutaire ou terrestre—1885·11 mètres ou 2028·69 verges,—soit 6086·07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69·160 milles terrestres, et un mille terrestre=0·86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59·94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·42
10	68·12	24	63·21	38	54·56	52	42·67	66	28·21	80	12·05
12	67·66	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. *Voir* Trautwine, pages 74 et 75.

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, ETC.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX

ET

ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER,

CHEMINS DE FER

ET

TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT,

AVEC

TABLEAUX INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT L'UNIVERS,

LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE,

ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES,

ETC., ETC.

PARTIE III.

INDEX.

N° 1 A.—Ancien chemin de la malle—De Québec au lac Saint-Jean, en hiver.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Total de la distance en milles.
Québec	La borne	15	
La borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e do Noël	11½	34½
2e do Noël	3e do Lac des Roches	9	43½
3e do Lac des Roches	4e do Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e do Lac Jacques-Cartier	5e do Pikauba	13	70½
5e do Pikauba	6e do Bédard	12	82½
6e do Bédard	7e do Rivière Upika	12	94½
7e do Rivière Upika	8e do do Pika	10½	105
8e do do Pika	9e do do -aux-Ecorces	11	116
9e do do -aux-Ecorces	10e do Lac Belle-Rivière	10½	126½
10e do Lac Belle-Rivière	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud	14	140½
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle) } Malles discontinuées
do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle). } depuis 1883.

Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Distance totale, 140½ milles, de Québec au lac Saint-Jean.
En été les malles sont expédiées par bateau à vapeur *viâ* Chicoutimi.
En hiver elles sont expédiées *viâ* Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain et Chicoutimi.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance totale d'environ trente milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond; de là il s'avance par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près la rivière Ouiatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste—disons 25 milles.

Suivant un memorandum, du 29 novembre 1887, de J. G. Scott, secrétaire et gérant du chemin de fer, la somme des travaux faits et à faire, à cette date était comme suit :—

Chemin de fer—Québec au lac Saint-Jean.	Milles.	
	Intermédiaires.	Total
Chemin de fer—En progrès depuis 1879 :—		
Québec à Saint-Raymond. Exploité par la compagnie, 1882-83	36	
Saint-Raymond au lac Simon. do 1883-84	10	46
Lac Simon à Rivière-à-Pierre. do 1884-86	12	58
Rivière-à-Pierre au lac Kiskisink. Exploité par l'entrepreneur 1887	78	136
Le reste jusqu'à la Jonction de la Pointe-aux-Trembles près du lac Saint-Jean. Achevé, 1887	41	177
Le reste depuis la Jonction de la Pointe-aux Trembles. Restent à être localisés et construits, y compris le prolongement vers l'ouest jusqu'au terminus à l'eau profonde, à ou près de Roberval, lac Saint-Jean. 1888	13	190

CHEMIN DE FER—QUEBEC AU LAC SAINT-JEAN.

TRAFIC POUR L'ANNÉE JUSQU'AU 31 MARS 1887.

Sur les 58 milles de chemin exploités par la compagnie, de Québec à la Rivière-à-Pierre. Suivant le rapport annuel signé par T. LeDroit, président, et J. G. Scott, secrétaire, le 12 mai 1887.

Description.	Nombre.
Passagers	67,994
Tonnes de fret transporté	44,040
Fret classifié comme suit :—	
Bois de chauffage ... Cordes.	20,025
Madriers et bois de construction ... P. M. P.	7,530,000
Bois carré ... Pieds cubes.	62,500
Autres marchandises ... Tonnes.	6,804

Un embranchement du chemin de fer, du lac Saint-Jean à Chicoutimi, long d'environ 70 milles, vers l'est, a été subventionné le 23 juin 1887, par le gouvernement fédéral, en vertu de l'acte 50-51 Vict., chap. 59. On doit commencer sa construction dans les deux années qui suivront le 1er d'août 1887, et l'achever dans les quatre années subséquentes à cette date.

L'embranchement raccordant la ligne des Grandes-Piles, du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Saint-Tite, avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, à la rivière Jeannotte, à l'extrémité ouest du lac Edouard, long d'environ 55½ milles, est presque à demi achevé.

On a proposé de construire un troisième embranchement, d'environ 30 milles de longueur, pour relier la ligne principale, au lac Edouard avec LaTuque, à quelques 66 milles en amont des Grandes-Piles, ou 100 milles en amont des Trois-Rivières, sur la rivière Saint-Maurice. Si le gouvernement subventionne cet embranchement, la compagnie offre de faire circuler un bateau à vapeur sur cette partie de la rivière, entre le terminus du chemin de fer des Grandes-Piles et LaTuque, qui est navigable pour les bateaux d'un faible tirant d'eau.

Lorsque la ligne principale sera terminée, il deviendra nécessaire de mettre un vapeur sur le lac Saint-Jean et de construire des débarcadères et des phares à Roberval, Métabetchouan et à d'autres endroits convenables.

RÉGION ENTRE LE SAINT-MAURICE, QUÉBEC ET LE SAGUENAY.

Dans le voisinage immédiat du chemin de fer, il y a 6 millions d'acres de terre, dont au moins la moitié, dit-on, est propre à la colonisation.

Entre le Saint-Maurice et le Saguenay, il y a un territoire estimé à 28 millions d'acres, qui peut être colonisé et développé.

RÉGION DU LAC SAINT-JEAN.

Sur les côtés nord, nord-est et ouest du lac, existe une vaste étendue de terre d'alluvion, d'une grande profondeur et très-fertile ; sur le côté sud, le sol n'est pas aussi fertile, ni la couche d'alluvion aussi épaisse que sur les côtés nord et ouest. Comme le lac est protégé par des montagnes, le climat y est comparativement doux, moins variable et plus régulier que dans le reste de la province de Québec, tel que démontré par des observations météorologiques. (*Voir* l'état comparatif des observations thermométriques faites, et des altitudes ou hauteurs au-dessus du niveau de la mer. mesurées durant l'exploration de J. Richardson, en 1870, pages 358, 359, Rapp. Gén. Trav. Pub. 1867-82.)

La chaleur et la pluie ne sont pas aussi excessives que dans la plus grande partie du district de Québec.

Le climat est aussi doux que celui de Montréal, et très favorable à la culture de toute espèce de céréales et de végétaux, y compris le blé d'automne, les betteraves et les navets, et convient particulièrement à l'élevage des bêtes à cornes, des moutons et des porcs.

Le printemps commence 2 ou 3 semaines plus tôt qu'à Québec, et le sol est prêt pour l'ensemencement des végétaux avant la débâcle de la glace du lac.

La glace commence à se former en novembre, puis s'étend sur toute la surface du lac, de sorte qu'on peut y charroyer de fortes charges après le 10 décembre. La glace commence à disparaître des bords du lac vers la mi-avril, et la débâcle est complète vers le 12 mai. Le lit du lac est composé de pierre calcaire qui se montre sur sa rive ouest. Les dimensions, l'altitude et la profondeur du lac sont :

Longueur maxima	28	milles.
Largeur "	20	"
Contour	85	"
Etendue	365½	"

Altitude, au-dessus de la mer, 278 pieds d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef, ch. de f., P Q , 8 mars 1881.

Altitude, au dessus de la mer, 293 pieds, d'après le rapport de J. Richardson, juin 1870.

La profondeur du lac qui est généralement de 3 pieds, à un mille du rivage, augmente de 12 à 54 pieds à partir de 1½ mille jusqu'à 3 milles vers le large, et mesure 60 pieds et plus, vers le milieu du lac, dont la plus grande profondeur varie de 60 à 225 pieds.

Le territoire entier qui reste à coloniser et à développer au moyen de communications par chemins de fer et bateaux à vapeur, dans les régions du Saint-Maurice, de

Québec, du Saguenay et du lac Saint Jean, au nord, contient autant de terre arable que les deux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

La colonisation de la contrée, le long de la ligne principale, de Québec au lac Saint-Jean, et le long de l'embranchement de Saint-Tite, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Trois-Rivières jusqu'aux Grandes-Piles, sur le Saint-Maurice, augmente rapidement depuis 1882-83.

N.-B.—Pour une description complète des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, pour ce qui regarde le climat, le sol, les minéraux, les forêts, les produits, etc., *voir* annexe n° 8, pages 344 à 446 du Rapport général des Travaux publics, 1867-82, par G. F. Baillairgé, député ministre des travaux publics. *Voir* aussi le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes, du 14 février 1881.

Pour les subventions accordées au chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean et à ses embranchements, voir les pages suivantes.

N° 1 B.—SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subventions en argent.
1882. 17 mai..	45 Vic., chap 14...	Gouvernement fédéral—	$
		De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout ...	384,000
1883. 25 mai...	46 do 25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout......	80,000
1885. 20 juil...	48-49 do 59...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condititon que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout	96,000
1886. 2 juin....	49 do 10...	A la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean, subvention n'excédant pas $1,961 par mille pour 95 milles de son chemin, à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, (en outre de la subvention de $3,200 par mille, accordée par le 45 Vict. ch. 14, et le 46 Vict ch. 25) et ne devant pas excéder en tout.	186,295
1887. 23 juin...	50-51 do 24...	A la Cie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions antérieures, de la cité de Québec au lac Saint-Jean, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout	28,800
		Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, après le 1er août 1887.	
		Total par le gouvernement fédéral	775,095
1882......	45 do 23...	Le gouvernement provincial a accordé $5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vict ch. 23, de 1882, et autres actes antérieurs.	
		Total à part la subvention en terre........... $850,000	
1886......	49-50 do 76...	Suivant cet acte, la subv. en terre de 5,000 acres par mille ou de 850,000 acres p. 170 milles, peut être convertie en une subv. en espèces de 35c. l'acre payable à l'échéance de la subv. en terre et de 35 cts. en sus par acre, lorsq. le gouv. aura vendu ces terr. et aura été payé p. cette vente, pourvu que la comp. demande cet. convers. dur. les 2 années qui suiv. la passation de cet acte, 21 juin 1886.	
		Subvention en terre convertie en espèces, au désir de la compagnie........... ....$595,000	
		Total par le gouvernement prov.........	1,445,000
1883......	....	Le conseil municipal de Québec par règlement du 9 février 1883, a accordé....................................	350,000
		Subventions totales au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean................	2,570,095

N° 1 C.—SUBVENTION accordée au chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, longueur probable, 70 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1887.			$
23 juin.	50-51 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral— A la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour construire 30 milles de chemin de fer, du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, subvention de pas plus de $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout.	96,000
		Pour être commencés dans les 2 années et terminés dans les 4 années qui suivront le 1er août 1887.	

Le terminus probable sera à Saint-Alphonse, à 10 milles en bas de Chicoutimi.

La distance de Chicoutimi à l'église de la Pointe-aux-Trembles, en suivant le chemin le plus court, est de 61.75 milles.

La dernière subvention a été transférée, en 1887, par la compagnie du Saguenay et du lac Saint-Jean, à la compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean.

Par une lettre en date du 6 juin 1888, M. E. Ménard, marchand, de Roberval, nous apprend qu'il a construit un quai mesurant 75 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur, ainsi qu'un bateau à vapeur de 100 pieds de long par trente de large qui sera prêt à faire le service sur le lac Saint-Jean, durant l'été de 1888; il a, de plus, préparé quelques bouées pour indiquer le chenal du lac et il croit qu'il en faudra à peu-près une trentaine.

N° 1 D.—SUBVENTION accordée au chemin de fer qui relie les Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean.

Longueur probable, 55½ milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1885.			$
20 juil...	48-49 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral— Pour une ligne de chemin de fer, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par la 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de $217,600.	
1887.			
23 juin..	50-51 Vic., chap. 24	A la compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses Laurentides et du Saguenay, pour la section de leur chemin, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean (au lieu de la subvention accordée par l'acte passé en les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chaptre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles), une subvention de	217,600
		Pour être commencée dans les 2 ans et terminée dans les 4 ans, qui suivront le 1er août 1887.	

N.B.—Cet embranchement fut ouvert au trafic sur un parcours de 20 milles, vers le nord-est depuis la station de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Piles, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 1er décembre 1886.

La somme des travaux faits et à faire, le 1er décembre 1887, était comme suit :—

			Milles.
1. Chemin de fer—Exploité à partir de Saint-Tite..............................	Longueur.		22·5
2. Voie formée—Prête à recevoir les lisses..............................	do	..	3·0
3. A construire, jusqu'à la jonction de la rivière Jeannotte, branche de la rivière Batiscan, à l'extrémité ouest de l'île du lac Edouard	do	..	30·0
Total des Grandes Piles à la jonction..............................	do	..	55·5

On a récemment lancé un bateau à vapeur pour faire le service sur le Saint-Maurice, entre le terminus du chemin de fer des Grandes Piles et La Tuque. Ce bateau pourra être utilisé probablement dans le cours de l'été de 1888.

ROUTE DE TERRE.

N° 2.—Distances autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministère des terres de la couronne, Québec, en juin 1880.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Embouchure de la Petite-Décharge.....	....	....	A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont...	4·00	4·00	do par le chemin non terminé.
Embouchure de la Belle-Rivière.........	3·50	7·50	do do du rivage.
Saint-Jérôme......	4·50	12·00	do S-E du lac St-Jean p. le c. du riv.
Embouchure de la riv. Metabetchouan.	6·00	18·00	Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du riv.
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord......	5·00	23·00	do do
Embouchure de la rivière Ouiatchouan.	4·50	27·50	do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.........	6·00	33·50	do O. do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. ci-dess.		
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8·00	41·50	do S.-O. do
Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.......	V. ci-dess.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1·50	43·00	A l'extrém. S.-O. do
do Mistassini.........	5·50	48·50	do N.-O. do
do Peribonca	10·50	59·00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge...	19 25	78·25	A l'extrémité nord-est ou pied du lac.
do Petite do ...	2·50	80·75	do est do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe-Bleue, sur la réserve des Sauvages...	4·50	....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
DepuisSt-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jusqu'à la rivière, et ensuite en remontant le cours de la rivière......	7·50	....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan.
Distance par le chemin direct qui n'est pas terminé.	8·50	....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint-Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

N.B.—Voir annexe n° 8 du Rapport général sur les Trava ux publics, 1867-82, contenant la description du lac Saint-Jean et de la rivière Saguenay.

ROUTE DE TERRE.

N° 3.—DISTANCES depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par le plus court chemin postal jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880, par le ministère des terres de la Couronne.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Saint-Félicien	8·50	38·00	Sur le côté sud de la riv. Chomouchouan, 7 milles en amont de son embouc., à l'extrém. S.-O. ou supérieure du lac St-Jean.
Saint-Prime	8·00	29·50	A l'extrém. S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Mission de la P.-Bleue, rés. des Sauvag.	....	....	Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval	6·00	21·50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Embouchure de la rivière Ouiatchouan	4·50	15·50	Sur la rive S. do do
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5·00	11·00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan	6·00	6·00	do do do
Saint-Jérôme (voir note)	0·00	0·00	A l'extrémité S.-E. do do
Hébertville	9·50	9·50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
St-Syriac-de-Kaskouia (voir note)	14·50	24·00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do	14·75	38·75	do do
Chicoutimi do	12·00	50·75	do sur le côté O. de la riv. Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville	10·00	60·75	A la tête ou extrémité O. de la Baie-des-Ha ! Ha ! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis de la Grande Baie	2·50	63·25	A l'extrémité S.-O. de la Baie-des-Ha ! Ha ! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac-de-Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables.	....	10·50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac-de-Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup.	....	20·50	6¼ milles plus court qu'en passant par Grand-Brûlé.
De Grand-Brûlé à Saint-Dominique. ...	....	16·50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descendant le long de la Riv.-aux-Sables
Tête de la Baie-des-Ha ! Ha ! en aval de Chicoutimi	....	24·30	Par la rivière.
Tête de la Baie-des-Ha ! Ha ! en amont de Tadoussac	....	60·26	do

OBSERVATION.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à Saint-Alphonse.

N° 4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Nomes des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Total.		Observations.
			Familles	Personnes.	
Comté de Chicoutimi.					
Autour du lac Saint-Jean.					
Canton de Normandin	53	322	....	....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien	114	530	....	....	Rive S. de la rivière Chomouchouan.
Saint-Prime	167	956	....	....	Extrémité S.-O du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval	211	1,186	....	....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis de Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	....	....	Côté O. du lac.
Saint-Jérôme	277	1,803	....	....	Extrémité S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	110	654	....	....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma	113	710	....	....	Sur l'Ile entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.					
Hébertville	421	2,501	....	....	1½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskouia ou Kinogami	40	262	....	....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière-aux-Sables	220	1,511	....	....	Côté E., Riv.-aux-Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière	172	1,320	....	....	6 milles en aval de la décharge du lac Kinogami.
			853	5,594	
Le long de la rivière Saguenay.					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)	355	2,687	....	....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne	198	1,260	....	....	do N. do
Ville de Chicoutimi	327	1,935	....	....	do S. do
Saint-Fulgence	135	845	....	....	do N. do
Saint-Alphonse	153	1,071	....	....	Ext. O., Baie-des-Ha! Ha!
Bagotville (seulement le village)	88	508	....	....	do do
Saint-Alexis	287	1,749	....	....	Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean	89	653	....	....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
			3,722	23,530	
Comté de Saguenay.					
Tadoussac, à l'embouch. de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					
Côte nord en bas de Tadoussac	....	....	....	7,337	
Total	....	....	....	32,409	

N° 5.—TABLEAU des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

De	A	Distances intermédiaires.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes Montmorency	4	7	do
Chutes Montmorency	Ange-Gardien	3	10	do
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	do
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	do
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps	Baie Saint-Paul	24	60	do
Baie Saint-Paul	Les Eboulements	9	69	do
Les Eboulements	Saint-Irénée	9	78	do
Saint-Irénée	Pointe-à-Pic	9	87	do
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	do
Malbaie	Cap-à-l'Aigle	3	93	do
Cap-à-l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	do
Saint-Fidèle	Saint-Siméon ou Rivière-Noire	10	109	do
Saint-Siméon	Port-au-Persil	8	117	do
Port-au-Persil	Pointe-au-Bouleau	9	126	do
Pointe-au-Bouleau	Anse-du-Portage	5	131	do
Trav., Anse-du-Portage (à trav l'emb. de la riv. Saguenay)	Anse-à-l'Eau	1	132	do
Anse-à-l'Eau	Tadoussac	1	133	do
Tadoussac	Les Petites-Bergeronnes	9	142	do
Les Petites-Bergeronnes	Escoumains	9	151	do
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	do
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Sur la grève—portages.
Portneuf	Saut-au-Cochon	7	185	do
Saut-au-Cochon	Ilots-de-Jérémie	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
Ilots-de-Jérémie	Betshiamits (Betsiamits)	7½	210½	Sur la grève.
Betshiamits (Betsiamits)	Pointe-aux-Outardes	12	222½	do
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	237½	Voie nécess. à trav. la forêt
Manicouagan	Rivière Godbout	27	264½	do do
Rivière Godbout	Pointe-des-Monts	12	276½	do do
Pointe-des-Monts	Trinité	7	283½	Sur la grève.
Trinité	Ilots-à-Caribou	7½	291	do
Ilots-à-Caribou	Baie-des-Kani	22	313	do
Baie-des-Kani	Jambon	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt
Jambon	Rivière Sainte-Marguerite	12	333	do do
Rivière Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	do do
Sept-Iles	Rivière Moisy	19	364	Sur la grève.
Rivière Moisy	Rivière-à-la-Truite	8	372	do
Rivière-à-la-Truite	Cormoran	8	380	do
Cormoran	Pigou	7	387	do
Pigou	Rivière-au-Bouleau	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Bouleau	Rivière Matémek	7	401	do do
Rivière Matémek	Rivière Chaloupe	8	409	do do
Rivière Chaloupe	Rivière Sheldrake	7	416	do do
Rivière Sheldrake	Rivière-du-Tonnerre	7	423	do do
Rivière-du-Tonnerre	Portage du Loup-Marin	8	431	do do
Portage du Loup-Marin	Rivière-à-la-Pie	7	438	do do
Rivière-à-la-Pie	Rivière Saint-Jean	7	445	do do
Rivière Saint-Jean	Longue-Pointe	9	454	do do
Longue-Pointe	Poste-de-Mingan	5	459	do do
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	477	do do
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	541	do do
Nataskouan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mécatina	75	634	
Mécatina	Bonne-Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Anse-au-Blanc-Sablon	24	757	Borne du Labrador, de Terreneuve et du Canada.
Anse-au-Blanc-Sablon	Baie de Forteau	12	769	
Baie de Forteau	Pointe-Amour. Phare	4½	773	

N.B.—*Voir* n° 13, pour les lignes télégraphiques de la Rive Nord et l'embranchement de Chicoutimi depuis la Baie-Saint-Paul.

N° 6.—POPULATION de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu....	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do	163	1,133
Mille-Vaches		1,115	do	109	1,037
Portneuf	1,790		do		
Saut-au-Cauchon			2	45	290
Ilots-de-Jérémie			1		
*Betshiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552		110	176	687
Pointe-aux-Outardes			5		
Manicouagan	86	120	3	13	100
*Rivière Godbout			17	13	59
Pointe-des-Monts	106	243	3		
Trinité			3		
Ile-aux-Œufs				24	127
Pointe-aux-Anglais					
Rivière-Pentecôte					
Cailles-Rouges					
Ilots-à-Caribou				9	65
*Rivière-Sainte-Marguerite			2	83	385
*Sept-Iles	191		35		
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite			2		
Cormoran			2		
Pigon			6		
Rivière-au-Bouleau			2		
Rivière Matémek			2		
Rivière-à-la-Chaloupe			2		
Rivière Sheldrake			6	24	133
Petit-Manitou					
Rivière-au-Tonnerre			5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin			3		
Rivière-à-la-Pie			6	42	240
Rivière Saint-Jean			13	27	173
*Longue-Pointe			14	75	310
*Mingan	560		110		
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Betchouan, etc				35	177
Nataskouan	358	480	44	53	286
Nampissipi				22	90
Havre-à-la-Croix					
Mécatina	280	410	Non obtenu.	48	254
Tête-à-la-Baleine					
Baie-des-Moutons				89	425
Tabatière					
Anse-des-Dunes					
Saint-Augustin					
Blanc-Sablon					
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu....		
*Romaine				68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* *Voir* observations sur la page suivante.

Dans les localités marquées d'un astérisque (*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit :

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betshiamits	56	207	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière Sainte-Marguerite et Sept-Iles	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	96	57	214
Romaine	....	....	68	245
	99	458	316	1,228

La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat ; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Saut-au-Cochon jusqu'à Romaine ; et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

N° 7.—Distances—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté	32	....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Summerside	17	49	do do
Summerside	Alberton	53	102	do do
Alberton	Tignish	14	116	do do
Charlottetown	Mount Stewart	22	....	
Mount Stewart	Georgetown	24	46	do do
do	Souris	39	61	do do
ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.				
Charlottetown	La ligne du comté	32	....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Cap Traverse	16	48	Diligence.
Cap Traverse	Cap Jourimain	12	60	Bateaux-traîneaux.
Cap Jourimain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.B.	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
do	Halifax, N.E.	145	250	do
do	Québec, P.Q.	542	647	do
ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.				
Charlottetown	Georgetown	46	....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown	Pictou	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.E	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.B.	214	357	Chemin de fer Intercolonial.
do	Québec, P.Q.	625	768	do

Nº 8.—DISTANCES de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B.	500	....	Chemin de fer Intercolonial.
Moncton à Truro, N.-E	125	625	do
Truro à Halifax, N.-E	62	687	do
Québec à Moncton, N.-B	500	....	do
Québec à Saint-Jean, N.-B	89	589	do
Québec à Moncton, N.-B.	500	....	do
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B	18	518	do
Pointe-du-Chêne à Summerside, I.P.-E.	35	553	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Summerside à Charlottetown, I.P.-E	49	602	Chemin de fer de l'I. P.-E.
Québec à Truro, N.-E	625	....	Chemin de fer Intercolonial.
Truro à New-Glasgow, N.-E	43	668	Embranchement de Pictou.
New-Glasgow à Pictou, N.-E	9	677	do do
Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E	50	727	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Québec à New-Glasgow, N.-E.	668	......	Ch. de fer Intercol. et embr. de Pictou.
New-Glasgow au détroit de Canso	80	748	do des Comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N.B.—Le terminus du chemin de fer Intercolonial se raccordant, à la Pointe-Lévis, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien à Québec, a été raccourci de 10 milles en 1885.

Les distances, alors, entre Québec et les provinces maritimes, par cette ligne, sont affectées en conséquence, étant 10 milles moins que celles indiquées dans ces tables.

No. 9.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à la Rivière-du-Loup	126	......	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
D'Edmundston à Frédéricton	160	366	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	388	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	434	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.-E	276	710	Ch. de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	388	....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonc. de Frédéricton à la jonc. de McAdam	40	428	Chemin de fer de St-Jean et du Maine.
do McAdam à Saint-André	43	471	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canada.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	463	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Can.
De Québec à Edmundston	206	....	Comme ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.-B	113	319	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction McAdam	51	370	do et du Canada.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	85	455	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	43	413	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	405	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.

—	Distances intermédiaire.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
De Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E	42	....	Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis, ch. de f. en partie const.	18	60	Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
D'Annapolis à Halifax	130	190	Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

NOTE.—Le tableau qui précède, publié dans les rapports précédents, a été modifié d'après les plus récents tableaux des chemins de fer.

De Digby à Annapolis une ligne de chemin de fer est en partie construite et l'on continue sa construction en 1888.

Voir note sur la page précédente, au sujet du nouveau terminus du chemin de fer Intercolonial à Lévis, qui est raccourci de 10 milles.

N° 10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince Arthur's-Landing, lac Supérieur), jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

—	Milles statutairés.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer Canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 429 milles. (*Voir* tableau suivant.)

N° 11.—Distances de Québec à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Ottawa; de là par Perth, Toronto et Orangeville, par l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Owen-Sound; de là par les steamers du C.C.P., à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg.

Route d'été par les chemins de fer et les vapeurs des lacs, 1884 à 1888.

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord	159	159
	Ottawa, ligne principale du C.C.P.	108	267
	Perth, ligne auxiliaire du C.C.P.	59	326
	Jonction de Toronto à 4½ milles de Toronto	199	525
	Orangeville	43½	568½
	Owen-Sound	73½	642
	Canal du Saut-Sainte-Marie—Vapeur—Lac Huron	250	892
	Port-Arthur—Vapeur—Lac Supérieur	280	1,172
	Winnipeg, ligne principale du C.C.P.	429	1,601

Note.—La route de Québec, à Montréal, par le chemin de fer de la Rive-Nord, est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la jonction de Toronto, 4½ milles, ou 508½ milles en tout depuis Québec.

Pour les distances par la route qui précède jusqu'à Port-Moody et Yokohama, en partant de Liverpool, *voir* la Partie IV, table n° 2.

Pour les tableaux comparatifs des distances depuis Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, jusqu'à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les plus courtes routes océaniques, et par les plus courtes routes de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis, dans l'Amérique du Nord, *voir* Partie IV.

Pour le coût de la construction des chemins de fer de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien, pour les subventions accordées à ces chemins de fer et à d'autres chemins de fer, et pour autres détails, *voir* Partie IV.

N° 12.—MANITOBA et Territoire du Nord-Ouest—Population—Propriété—Navigation.

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
		$
Emerson, frontière des Etats-Unis 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique	1,500	706,725
Winnipeg	25,000	27,432,900
Portage-la-Prairie	2,551	2,300,000
Brandon	2,082	3,014,306
Régina	613	500,000
Calgary	300	500,000

CHIFFRE DE LA POPULATION ET DES VOTEURS.—Ce qui suit est un sommaire classifié de la population et des voteurs dans chacun des nouveaux districts électoraux, en 1886.

Localités.	Population.	Voteurs.
Assiniboïa	795	506
Beautiful Plains	1,665	654
Brandon-Est	2,919	1,247
Brandon-Ouest	2,855	1,396
Carillon	1,861	642
Cartier	1,112	788
Cypress	2,194	913
Dennis	2,735	1,289
Dufferin-Nord	1,750	1,294
Dufferin-Sud	1,607	1,872
Emerson	4,813	889
Kildonan et Saint-Paul	787	553
Lakeside	Incomplet.	Incomplet.
La Verandrye	2,739	920
Lorne	2,210	1,149
Minnedosa-Est	2,372	1,339
Minnedosa-Ouest	1,400	814
Morris	7,398	1,700
Mountain	2,419	1,196
Norfolk	1,918	925
Portage	Incomplet.	Incomplet.
Rockwood	1,771	902
Russell	1,420	744
Saint-André	1,639	701
Saint-Boniface	2,149	807
Saint-Clement	1,046	605
Saint-François-Xavier	1,026	1,007
Shoal Lake	2,175	1,731
Souris	1,185	529
Springfield	1,262	638
Turtle Mountain	3,048	1,371
Westbourne	1,195	850
Winnipeg (Nord et Sud)	19,574	7,891
Woodlands	1,721	952

Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge	100	10
Rivière Assiniboine	700	2
Lac Winnipeg	350	9
Rivière Saskatchewan	1,000	5
Rivières Athabasca et de la Paix	1,000	1

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.
CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Total.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Terreneuve.					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14	....	14	1er avril 1883.
Section du Cap-Breton.					
Meat-Cove	Baie d'Achepé	10½	....	....	7 nov. 1880; 1er août 1882.
Baie d'Achepé (Aspee)	Havre-O'Neil (Maison à Michemin)	15	25½	....	
Havre-O'Neil	Baie Nord d'Iganiche	9	34½	....	1er avril 1882.
Baie Nord d'Iganiche	Havre d'Iganiche	10½	45	....	
Havre d'Iganiche	McLennan's	23	68	....	
Havre de McLennan	Sainte-Anne (Baie du Sud)	19	87	....	
Havre de Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100	....	1er jan. 1882.
Baddeck	Englishtown	6	106	....	19 juil. 1882.
Englishtown	Anse de Kelly	2	108	....	
Anse de Kelly	Grand-Bras-d'Or (½ mille de câble)	6	114	....	
Grand-Bras-d'Or	Sydney Nord	12½	126½	....	7 nov. 1880.
	Lignes aériennes...... 126 Câble 0½	....	....	126½	
Iles de la Madeleine.					
Amherst	Phare d'Amherst	9	....	....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst	Village de l'Etang-du-Nord	15	24	....	1er déc. 1881.
Village de l'Etang-du-Nord	Phare do	1	25	....	do
Phare do	Havre-aux-Maisons ($\frac{14}{100}$ mille de câble)	8	33	....	do
Havre-aux-Maisons	Ile de Wolfe	28½	61½	....	25 sept. 1881.
Ile de Wolfe	Grosse-Ile	11	72½	....	17 août 1880.
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½	....	18 fév. 1882.
do	I. aux Oiseaux (tout câble)	18¼	101¾	....	20 août 1881.
do	Meat-Cove do	55	156¾	....	7 nov. 1880.
Pointe-Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.	Lignes aériennes...... 83⅜ Câble 73⅜	....	....	156¾	
Lingan	Pointe-Basse	5	....	5	1er août 1881.
Section de la Nouvelle-Ecosse					
Dartmouth	....	0	....	....	Oct. 1879.
Musquodoboit	....	28½	28½	....	
H.-aux-Nav. *viâ* Anse-aux-M.	....	23½	52	....	
Tangier	....	20½	72½	....	
Sheet-Harbour	....	18	90½	....	
Havre-du-Castor	....	10	100½	....	
Liscomb	....	36	136½	....	
Sherbrooke	....	11½	148	....	
Havre d'Isaac	....	36	184	....	
Anse de Manthorn	....	3	187	....	
Torbay	....	10	197	....	
Whitehaven (ligne de ceint.)	....	11	208	....	
				208	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Inter-médiaires.	Total.	Lignes complètes	Date de leur établissement
Escuminac.					
Chatham	Ruisseau-Noir	5½	......	......	
Ruisseau-Noir	Baie-du-Vin	15	20½	......	
Baie-du-Vin	Escuminac	9½	30	......	
Escuminac	Phare de la Pointe-Escuminac	12	42	......	
			......	42	1er fév. 1885.
Quarantaine.					
Québec	L'Ange-Gardien	13	......	......	
L'Ange-Gardien	St-Pierre (¾ mille de câble)	4	17	......	
Saint-Pierre	Sainte-Pétronille	4½	21½	......	1er déc. 1884.
Sainte-Pétronille	Saint-Laurent	6½	28	......	
Saint-Laurent	Saint-Jean	7	35	......	
Saint-Jean	Saint-François	6¾	41¾	......	1er mars 1885.
Saint-François	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5½ milles de câble)	9	50¾	......	
Quai de la Grosse-Ile	Hôpital	1¼	52	......	Juin, 1885.
	Milles.				
	Lignes aériennes 46				
	Câbles 6				
		......	......	52	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	Total.	Lignes complètes	
BAIE DE FUNDY.					
Section de Campo-Bello, N.-B.					
East-Port, Maine.	Welchpool ($1\frac{7}{8}$ mille de câble)	$3\frac{3}{8}$	....	....	
Welchpool............................	Cable-Hut (Anse de la Liberté)	$7\frac{1}{2}$	....	....	1er mai 1881.
			....	$9\frac{7}{8}$	
Section de Grand-Manan.					
Anse-de-la-Liberté	Cable-Hut (Long-Rem.) câble	$7\frac{1}{4}$	....	....	
Long-Remous	Anse-de-Flagg..........................	3	$10\frac{1}{4}$	....	18 nov. 1880.
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward.	6	$16\frac{1}{4}$	....	26 nov. 1880.
Anse-de-Woodward	Grand-Havre..........................	2	$18\frac{1}{4}$	....	18 janv. 1881.
Grand-Havre..........................	Anse-au-Loup-marin	$4\frac{1}{2}$	$22\frac{3}{4}$	....	1er nov. 1882.
Anse-au-Loup-marin	Southern-Head.	$5\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{4}$	....	18 janv. 1881.
			....	$28\frac{1}{4}$	
	Lignes aériennes..... 29 Câbles .... $9\frac{1}{8}$				
	$38\frac{1}{8}$			$38\frac{1}{8}$	
Anticosti.					
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère..................	28	....	....	16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	$44\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$	do
Baie-aux-Renards.	Pointe-Heath	23	....	....	{ 11 août 1881. { 20 juillet 1881.
Pointe-Heath.	Pointe-Sud.	$32\frac{1}{2}$	$55\frac{1}{2}$	....	27 do 1881.
Pointe-Sud.	Crique-à-la-Chaloupe.	$17\frac{1}{2}$	73	....	7 do 1881.
Crique-à-la-Chaloupe.	Lac-Salé	$52\frac{1}{2}$	$125\frac{1}{2}$	....	19 oct. 1881.
Lac-Salé	Pointe-Sud-Ouest.	15	$140\frac{1}{2}$	....	18 do 1880.
Pointe-Sud-Ouest	Rivière-Jupiter.......................	7	$147\frac{1}{2}$	....	
Rivière-Jupiter.......................	Rivière-à-la Loutre................	$17\frac{1}{2}$	165	....	
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187	....	8 oct. 1881.
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-à-l'Aigle (Baie Ellis). ...	10	197	....	
Cap-à-l'Aigle.	Baie-de-l'Ouest	14	211	....	1er août 1881.
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais.	3	214	....	1er juill. 1882.
			....	214	
	Lignes aériennes...... 242 Câble .... $44\frac{1}{4}$	....	....	$286\frac{1}{4}$	
Rive sud du Saint-Laurent.					
Grand-Métis... .... (Subventionné par l'Etat—la Cie de télégraphe *Great North Western.*)	Bassin-de-Gaspé	206		206	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement
De	A	Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes	
Rive Nord du Saint-Laurent.					
Québec	Murray Bay	90	....	....	Ligne de la Cie de Télé. G. N. W.
Murray Bay	Saint-Fidèle	10	10	....	23 juill. 1881.
Saint-Fidèle	Saint-Siméon	11	21	....	
Saint-Siméon	Baie des Rochers	12	33	....	
Rivière-aux-Canards	St-Etienne (ligne de ceinture)	17	....	....	Nov. 1886.
Baie des Rochers	Anse-au-Portage	11	44	....	23 juill. 1881.
Anse-du-Portage	Tadoussac (1½ mille de câble à l'embouchure du Saguenay)	2	46	....	
Tadoussac	Bergeronnes	15	61	....	7 nov. 1881.
Bergeronnes	Escoumains	12	73	....	
Escoumains	Saut-au-Mouton	16	89	....	
Saut-au-Mouton	Village de Portneuf	11½	100½	....	Octobre 1882.
Village de Portneuf	Phare de do	9	109½	....	
Phare de do	Saut-au-Cochon	7	116½	....	
Saut-au-Cochon	Betsiamits (Bersimis)	31	147½	....	
Betsiamits (Bersimis)	Pointe-aux-Outardes (câble)	12	159½	....	
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	18	177½	....	Août 1883.
Manicouagan	Rivière Godbout (câble)	26	203½	....	Octobre 1883.
Rivière Godbout	Pointe-des-Monts	18½	222	....	do
Pointe-des-Monts	Baie-de-la-Trinité	7½	22 ½	....	Déc. 1883.
Baie-de-la-Trinité	Pentecôte	31	260½	....	do
Pentecôte	Sept-Iles (*voir la note)	100	36 ½	....	24 déc. 1884.
Sept-Iles	Rivière Moisy (*voir la note)	18	378½	....	4 février 1885.
	Total en opération	395½			
	Lignes aériennes 356¼				
	Câbles 39¼				
		....	....	395½	4 février 1885.
Rivière-Moisy	Riv-à-la-Chaloupe (*voir note)	60	....	....	1er nov. 1886.
Rivière-à-la-Chaloupe	Poste de Mingan	50	Distance estimée.		Projetée.
Poste de Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18			
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64			
Nataskouan	Tshikaska	18			
Tshikaska	Wapitagum	42			
Wapitagum	Mecatina	33			
Mécatina	Shecatica	50			
Shecatica	Bonne Espérance	49			
Bonne-Espérance	Anse-au-Blanc-Sablon	24			
Anse-au-Blanc-Sablon	Baie de Forteau	12			
Baie de Forteau	Phare de Pointe-Amour	4½			
	Distance totale	820			

NOTE.—La ligne télégraphique de la rive nord qui a été sous le contrôle d'une compagnie privée depuis Québec jusqu'à la Murray Bay, a été prolongée par le gouvernement fédéral, depuis 1881, à partir de Murray Bay, en descendant, jusqu'à un point situé à 45 milles en bas de la Rivière-Moisy, 1er novembre 1886, et doit être continuée jusqu'à la Baie-de-Forteau, 12 milles à l'est de l'Anse-au-Blanc-Sablon, ou jusqu'au phare de la Pointe-Amour, à l'entrée d'amont du Détroit de Belle-Ile.

Voir les tables précédentes N° 5, 6, 7.

Les distances indiquées dans la table n° 5 ne s'accordent pas avec celles ci-dessus, pour la raison qu'elles ont été estimées dans plusieurs cas, et que la ligne télégraphique ne suit pas partout la même route.

* NOTE.—Les distances données sur les tableaux antérieurs ont été estimées d'après des mesurements faits par eau entre les caps. Par mesurement réel, la ligne, telle que construite, autour des baies, etc., a la longueur qui suit :

Pentecôte à Sept-Iles	100	milles.
Sept-Iles à Rivière-Moisy	18	do
Rivière-Moisy descend. à la R. au Merisier (15 milles à l'ouest de la R. Chaploupe)	45	do
	163	do

No. 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Inter-médiaires.	Total.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Chicoutimi.					
Baie-St-Paul	Saint-Urbain	9			1er sept. 1881.
St-Urbain	Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	37	46		
Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	Saint-Alexis	31½	77½		
St-Alexis	Saint-Alphonse de Bagotville.	3	80½		
St-Alphonse de Bagotville	Chicoutimi	11½	92		
	Ligne aérienne			92	
Lignes dans le Nord-Ouest.					
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle	17			Jan. 1883.
Fort-Qu'Appelle	Buttes du Tondre	46	63		Sept. 1883.
Buttes du Tondre	Humbolt	78	141		1878-9.
Humbolt	Saskatchewan	55	196		Nov. 1883.
Saskatchewan	Battleford	85	281		1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark)	Prince Albert, ligne d'embran.			83	Déc. 1883.
Battleford	Fort Pitt Nouvelle ligne	89	370		Août 1887.
Fort Pitt	Victoria do	138½	508½		do 1887.
Victoria	Fort-Saskatchewan do	49	557½		do 1887.
Fort-Saskatchewan	Fort Edmonton do	24	581½		1878-9.
				581½	
Embranchements.					
Traverse de Clark	Saskatoon			14	
Edmonton	Saint-Albert			9	Mai 1885.
Sections du sud du chemin de fer.					
*Jonction de Galt	Lethbridge	107			
Lethbridge	McLeod	28½	135½		
McLeod	Fort-McLeod	½	136	136	Mai 1885.
Mâchoire d'Orignal	Montagne-des-Bois			90½	Juin 1885.
	Total, lignes du N.-Ouest			914	

* Louée à la "North-Western Coal and Navigation Company."

N.B.—La construction de la nouvelle ligne, de Battleford à Edmonton, sur la rive nord de la Saskatchewan-Nord, a été complétée, et l'ancienne ligne abandonnée le 1er août 1887.

La nouvelle ligne est en partie construite sur des poteaux de fer, les distances, etc., sont comme suit:—

	Milles.
Battleford à Fort-Pitt, poteaux de fer	89
Fort-Pitt à Moose, poteaux d'épinette rouge	62
Moose à Victoria do do	76½
Victoria au Fort-Saskatchewan, poteaux d'épinette rouge	49
Fort-Saskatchewan à Edmonton do do	24
Total	300½

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Localités. De	Localités. A	Date de la construction.	Milles.
Colombie-Britannique.			
Lignes aériennes de l'Ile Vancouver—			
Victoria	Baie-du-Départ	1878	74½
Nanaïmo	Valdès	1881	15
Victoria	Pointe-Clover	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington			
Pointe-Clover	Dungeness	1884	17
Câbles du détroit de Georgie—			
Traverse du Bras Saanich		1878 et 1881	2
do de l'île Gabriola		1881	1
Ile Valdès	Pointe-Gray	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray	Granville	1881	15
Granville	New-Westminster	1881	11½
New-Westminster	Matsqui (y compris câbles)	1864 et 1881	35½
Matsqui	Crique-de-la-Cache do	1864 et 1878	181
Crique-de-la-Cache	Barkerville, Cariboo	1865 et 1878	272½
do	Kamloops	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (lignes principales) 2 câbles d'un ½ mille chaque		1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's Landing (Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.)			18
De New-Westminster à Port-Moody			7½
	Total de milles		721½

N.B.—Plus un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des Etats-Unis à 8 milles de Matsqui.

	Milles.
Ligne aérienne	680½
Câbles	41
	721½

Voir page suivante.

Nº 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

PARTIE TRANSFÉRÉE À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

	Milles.
Les anciennes lignes entre Victoria et la Crique-de-la-Cache (comprenant les câbles à travers le détroit de Georgie)	356
Et de la Crique-de-la-Cache à Kamloops	48
Ainsi que les embranchements :—	
De New-Westminster à Port-Moody	7½
De Victoria à Dungeness. Câble à travers le détroit de San-Juan-de-Fuca	19½
Total transféré à la Cie du ch. de fer Can. du Pac.	431

PARTIE MISE EN OPÉRATION PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT.

La nouvelle ligne longue de 4 milles, qui a été construite et qui relie la station de Ashcroft à la Crique-de-la-Cache.

	Milles.
Cette ligne et celle s'étendant de la Crique-de-la-Cache à Baskerville, mesurent	272½
Et l'embranchement de New-Westminister au débarcadère de Ladner	18
Total opéré par la Cie du ch. de fer C. du P. pour l'Etat.	290½
Total des anciennes lignes	721½

MEMO—La station de Ashcroft est située sur la ligne du chemin de fer. Le Ashcroft indiqué sur les cartes imprimées n'a été qu'un bureau temporaire, depuis, abandonné, et situé à quelque distance à l'ouest de la station Ashcroft.

La distance entre Victoria et Nanaïmo est d'environ 73 milles.

Celle entre Victoria et Esquimault d'environ 3 milles.

N° 13.—Résumé indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

—	Distances en milles.				Grand total.
	Longueur de la ligne.		Longueur totale.		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove	126	½	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée)	208	.....	334	.....	.....
De la Pointe-Basse à Lingan	5	.....	339	.....	.....
De Barrington à l'île du Cap-Sable	16	1¾	355	2¼	357¼
De Mabou à Chéticamp	53	.....	408	.....	410¼
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy	29	9⅛	29	9⅛	.....
De Chatham à Escuminac	42	.....	71	.....	80⅛
Québec—					
Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin de Gaspé; Bureaux de la Cie de télégraphe *Great-North-Western.*	206	.....	.....	.....	.....
Iles de la Madeleine	83⅜	73⅜	289⅜	.....	.....
Ile d'Anticosti	242	44¼	531⅜	117⅝	.....
Rive nord du Saint-Laurent	356¼	39¼	887⅝	156⅞	.....
Chicoutimi	92	.....	979⅝	156⅞	.....
Quarantaine, Grosse-Ile	46	6	1,025⅝	162⅞	1,188½
Territoire du Nord-Ouest	914	.....	.....	.....	914
Colombie-Britannique	680½	41	.....	.....	721½
Totaux	3,113⅛	215¼	.....	.....	3,328⅜

Voir les notes des pages précédentes relativement aux lignes de *Québec*, du *Territoire du Nord-Ouest* et de la *Colombie-Britannique.*

TARIF

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—

Distances intermédiaires.	BUREAUX. (Les lignes sur lesquelles ces bureaux sont situés s'étendent au nord et au nord-est de la Baie-Saint-Paul).	Chicoutimi.	Saint-Alphonse.	Saint-Alexis.	La-Cruche (Lac Ha! Ha!)	Saint-Urbain.	Baie-St-Paul.	Murray Bay (Malbaie).	Saint-Fidèle.	Saint-Siméon.	Tadoussac.	Bergeronnes.	Escoumains.	Saut-au-Mouton.
Milles	Distances progressives.	0	11½	14½	46	83	92	122	132	143	168	183	195	211
0	Chicoutimi	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	25
11½	Saint-Alphonse	.....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20
3	Saint-Alexis	.....	.....	0	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20
31½	La-Cruche (Lac Ha! Ha!)	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20
37	Saint-Urbain	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	15	20	20
9	Baie-St-Paul	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	20	20
30	Murray Bay (Malbaie)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	20	20
10	Saint-Fidèle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15
11	Saint-Siméon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15
25	Tadoussac	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15
15	Bergeronnes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15
12	Escoumains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15
16	Saut-au-Mouton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0
11½	Portneuf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	Saut-au-Cochon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Betsiamits	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	Manicouagan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	Rivière Godbout	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18½	Pointe-des-Monts	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7½	Baie-de-la-Trinité	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Pentecôte	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29½	Sept-Iles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Rivière Moisy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45	Rivière-à-la-Chaloupe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
50	Mingan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	Pointe-aux-Esquimaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Rive nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent—TARIF.

Portneuf.	Saut-au-Cochon.	Betsiamits.	Manicouagan.	Rivière Godbout.	Pointe-des-Monts.	Baie de la Trinité.	Pentecôte.	Sept-Iles.	Rivière-Moisy.	Rivière Chaloupe.	Mingan.	Pointe-aux-Esquimaux.
222½	238½	269½	296½	325½	344	351½	382½	412	431	476	526	544
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35
20	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35	35
15	20	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35
15	15	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35
15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35	35
15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35
15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35
15	15	15	15	20	20	20	20	25	25	25	35	35
0	15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	35	35
......	0	15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	35
......	......	0	15	15	15	15	15	20	20	25	25	25
......	......	......	0	15	15	15	15	20	20	20	25	25
......	......	......	......	0	15	15	15	15	20	20	25	25
......	......	......	......	......	0	15	15	15	15	20	20	20
......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	20	20	20
......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	15	20	20
......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	20	20
......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15	20
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	0

NOTE.

Ce tarif est celui d'une dépêche de 10 mots ou moins, outre la signature et l'adresse.

Lorsque le taux est de 25 c. ou moins, ajoutez 1 c. pour chaque mot en sus de 10.

Lorsque le taux est de 35 c. ou moins, ajoutez 2 c. pour chaque mot en sus de 10.

Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et se terminant à Québec, ajoutez 15 c., et 1 c. au tarif de la ligne de l'Etat.

Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et au delà de Québec, ajoutez le taux entier de la Cie de Télégraphe du Grand-Nord-Ouest au tarif de la ligne de l'Etat.

Toutes les dépêches locales, entre les différents bureaux de la ligne de l'Etat, seront mises au compte du bureau de destination.

Quant aux dépêches étrangères, c'est-à-dire celles qui sont expédiées au delà des lignes de l'Etat, la répartition s'en fera au bureau de répartition et de transfert de la Baie-Saint-Paul, en indiquant les proportions respectives pour "la ligne de l'Etat" et "les autres lignes."

N° 13.—RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—CANADA.

LOCALITÉS—DISTANCES—TARIFS.

Localités.	Distances totales en milles. Lig'es terrestres.	Câble.	Totaux.	Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et signatures gratis.
Nouvelle-Ecosse—				
Entre Sydney-Nord et Meat-Cove, Cap-Nord........	126	½	126½	25c. et 2c.
Entre Barrington et le phare du cap de l'Ile-de-Sable........	16	1¾	17¾	12c. et 1c.
Nouveau-Brunswick—				
Entre les bureaux du Grand-Manan........	21	....	....	15c. et 1c.
do do do et Campo-Bello.	8	7¼	....	25c. et 2c.
do do do do et Eastport, Maine, E.-U........	....	1⅞		25c. et 2c.
Entre Chatham et Escuminac........	42	....	80⅛	15c. et 1c.
Québec—				
Entre les bureaux des îles-de-la-Madeleine........	83⅜	....	....	25c. et 2c.
do do do et Sydney-Nord....	126½	73⅜	283¼	75c. et 5c.
do do de l'Ile d'Anticosti	214	....	....	25c. et 2c.
do do do et Gaspé........	28	44¼	286¼	75c. et 5c.
do do de la Rive Nord du St-Laurent, à l'est de Bersimis........	....	....	....	15c. et 1c. } Suivant la distance.
do do de la Rive-Nord du St-Laurent, à l'est et à l'ouest de Bersimis..	430¼	39¼	469½	35c. et 2c. } Suivant la distance.
do do l'Ile d'Orléans........	24	....	....	15c. et 1c.
do do do et Québec........	17	¾	....	15c. et 1c.
do do do et Grosse-Ile........	5	5¼	....	25c. et 1c.
do do Grosse-Ile et Québec........	....	....	52	25c. et 1c.
Territoire du Nord-Ouest—				
Entre Qu'Appelle et Edmonton........	537	....	....	
Embranch. de la Traverse-de-Clark à Prince-Albert	83	....	....	75c. et 5c.
do do Saskatoon........	14	....	....	
do d'Edmonton à Fort-Saskatchewan........	24¾	....	....	
do do Fort Albert........	9	....	....	
do de la Jonction-de-Galt à Fort-McLeod..	136	....	....	
do de la Mâchoire-de-l'Orignal à la Montagne-de-Bois........	90½	....	894¼	
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 75c. et 5c. suivant la distance.				
EXEMPLE—De Qu'Appelle à Fort-Qu'Appelle, distance de 17 milles, le taux sera de 25c. pour 10 mots et de 2c. pour chaque mot additionnel; de Qu'Appelle à Battleford, distance de 281 milles, le taux est de 50c. pour 10 mots et de 3c. pour chaque mot additionnel				
Colombie-Britannique—				
Entre Ashcroft et Barkerville........	276½	....	276½	50c. et 3c.
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c jusqu'à 50c. et 3c. suivant la distance, tel qu'expliqué dans l'exemple ci-dessus.				

En proportion de sa population le Canada jouit de plus grands avantages sous le rapport du télégraphe que tout autre pays du monde. Il y a en Canada un bureau télégraphique par 1,914 âmes, tandis que le rapport n'est que d'un bureau pour 3,700 âmes aux Etats-Unis, et de un pour 6,508 dans la Grande-Bretagne. Grâce à de tels moyens de communication, même dans les régions éloignées, où la population est faible pour le présent, l'immigrant ne se sent pas loin de son pays d'origine, quel que soit l'endroit où il se fixe au Canada, et il lui est possible de disposer de ses récoltes, etc., aux meilleures conditions possibles.

N° 14.— SUPERFICIE et population du globe terrestre, compilées autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hongrie	1880	240,274	37,882,712
	Belgique	1885	11,373	5,853,278
	Iles Britanniques et Gibraltar, etc.	1881	121,609	35,416,120
	Bulgarie	1881	24,699	2,007,919
	Danemark and Islande	1880	55,759	2,002,704
	France	1886	204,092	38,218,903
	Empire allemand	1885	211,196	46,852,680
	Grèce	1879	25,014	1,979,453
	Hollande (Pays-Bas)	1885	12,648	4,336,012
	Italie	1885	114,410	29,699,785
	Monténégro	1879	3,550	250,000
	Portugal	1881	35,552	4,708,178
	Roumanie		46,314	5,376,000
	Russie d'Europe		2,261,526	93,973,425
	Servie	1886	18,759	1,952,321
	Espagne	1884	197,767	16 958,178
	Suède et Norvége	1885	294,184	6,489,669
	Suisse	1880	15,992	2,846,102
	Turquie d'Europe		126,013	8 987,040
	Total		4,020,731	345,790,479
Asie	Afghanistan		278,600	2,500 000
	Arabie (Ind.)		1,500,000	3,265,000
	Belochistan		140,000	1,000,000
	Indie anglaise		1,129,630	208,670,421
	Empire chinois, y compris poss. française		4,519,150	420,279,110
	Iles des Indes Orientalas		786,500	34,500,000
	Autres Indes		873,151	36,504,250
	Turkistan indépendant		194,345	3,000,000
	Japon		148,456	36,700,118
	Perse		610,000	7,654,000
	Etablissements portugais		7,923	843,256
	Russie d'Asie		6,195,763	10,028,435
	Turquie do		730,006	16,174,156
	Inde		471,549	52,002,924
	Total		17,585,073	833,121,670
Afrique	Abyssinie		158,000	3,000,000
	Algérie et autres possessions françaises		575,421	5,000,000
	Afrique britannique du Sud		456,000	3,000,000
	AfriqueCentrale, y comp. Somah et Gallas		4,000,000	50,000,000
	Egypte	1882	394,345	6,500,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc.		19,784	711,546
	Libérie		15,000	1,100,000
	Guinée inférieure		280,000	2,000,000
	Madagascar		228,500	3,500,000
	Maroc		219,000	8,000,000
	Etats libres d'Orange	1880	41,640	133,518
	Etablissements Portugais		697,335	2,488,506
	Sahara		2,500,000	5 000,000
	Sénégambie		147,000	4,000,000
	Soudan		1,250,000	30,000,000
	Transvaal		112,700	800,000
	Tripoli		344,000	1,200,000
	Tunis		45,716	2,000,000
	Zanzibar		625	200,000
	Etats libres de Congo		1,056,200	27,000,000
	Total		12,541,266	155,633,570

N.B.—Possessions françaises en Asie—environ 90,000 milles carrés—17 millions d'âmes.

N° 14.—SUPERFICIE et population du globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Amérique du Nord...	Confédération canadienne	1881	3,470,392	4,550,000
	Groënland (territoire libre de glaces	1879	34,015	10,000
	Mexique	1882	743,948	10,447,974
	Terreneuve	1881	42,734	196,411
	Etats-Unis	1880	3,557,009	50,550,000
	Total Amérique du Nord	....	7,848,098	65,754,385
Amérique du Sud (y compris les Indes Occidentales.)	Indes Occidentales	....	150,000	2,600,000
	République Argentine	....	515,700	2,942,000
	Bolivie	1861	772,548	1,952,079
	Brésil	1885	3,219,003	12,933,375
	Chili	1885	293,290	2,520,442
	Colombie	1881	504,773	4,000,000
	Equateur	....	251,326	1,004,651
	Guiane	1881	178,370	341,800
	Patagonie	....	375,000	200,000
	Pérou	1876	405,123	3,000,000
	Uruguay	1884	73,538	560,000
	Vénézuela	1884	632,695	2,121,988
	Total Amérique du Sud	....	7,371,366	34,176,335
	Total Amérique du Nord et du Sud	....	15,219,464	99,930,720
Australasie	Australie	1884	2,952,941	2,669,872
	Nouvelle-Zélande	1886	104,403	620,580
	Tasmanie	1884	26,375	130,541
	Total	....	3,083,719	3,420,913
Polynésie	.....	....	350,000	30,200,000

RÉCAPITULATION.

			Milles carrés.	Population.
Europe	Soit	....	4,020,731	346,000,000
Asie	do	....	17,585,073	833,000,000
Afrique	do	....	12,541,266	155,000,000
Amérique	do	....	15,219,464	100,000,000
Polynésie	do	....	3,433,719	30,200,000
Grand total		....	52,800,253	1,464,200,000

N° 15.—TABLEAU indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais en 1887—Bartholomew—1887.

—	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
Iles Britanniques	121,483	35,241,482
Heligoland	$\frac{1}{2}$	2,001
Gibraltar	$1\frac{2}{3}$	18,381
Malte et Gozo	124	154,256
	121,609	35,416,120
En Asie—		
Cyprès	3,707	186,173
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant)	1,382,624	253,891,821
Ceylan	25,365	2,761,396
Aden et les îles Nicobar	3,192	20,128
Etablissements des détroits	1,445	540,000
Burma, supérieure	190,000	4,000,000
Borneo-Nord et Hong Kong	22,041	310,402
Ile Labuerne, Aden, Kuria, île Muria, Périm et Mosha, Kamaran, Keeling et les îles Socotra	1,593	51,569
	1,629,967	261,761,489
Dans l'Océanie—		
Nouvelle-Galles du Sud	309,175	921,268
Queensland	668,224	309,913
Australie méridionale	903,690	317,043
Victoria	87,884	961,276
Australie occidendale	975,920	32,958
Tasmanie	26,375	130,541
Nouvelle-Zélande	104,403	605,736
Norfolk, les îles Figi, etc	96,779	266,872
	3,172,450	3,545,607
En Afrique—		
Colonie du Cap et ses dépendances	219,700	1,252,347
Terre de Basuto	10,293	128,000
Natal	18,755	418,731
Bechuana Land	184,500	33,000
Baie Walfisch	480	800
Sierra-Leone	1,000	60,546
Rivière Gambie	69	14,150
Côte-d'Or et Lagos, Saint-Hélène	19,900	743,250
Ascension, Trestan D'Acunham, île Maurice, etc	1,104	371,172
Amsterdam-Nord et Saint-Paul	28	....
	455,829	3,021,996
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne	3,406,542	4,324,810
Terreneuve	42,734	196,411
Bermudes	19	14,888
Bahamas	5,390	43,521
Jamaïque	4,193	580,804
Turque, îles Caicos et les îles Cayman	447	7,178
Honduras Britanniques	7,562	27,452
Antilles occidentales	1,570	444,566
	3,468,457	5,639,630
Dans l'Amérique du Sud—		
Trinidad	1,755	166,628
Guiane anglaise	85,425	269,330
Iles Falkland	6,500	1,553
Georgie-Sud	1,570	....
	95,250	437,511
Total de l'empire britannique	8,943,562	309,822,353

N° 16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

Noms.	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recensement.	Population par mille carré.
Empire britannique	8,950,000	310,000,000	34·6
do russe	8,500,000	104,000,000	12·3
do chinois	4,500,000	420,000,000	91·4
Etats-Unis	3,600,000	51,000,000	14·1
Empire brésilien	3,200,000	13,000,000	4·0
République française et ses colonies	1,000,000	62,000,000	62·0
Empire allemand	400,000	47,000,000	117·5
Espagne (y compris les colonies)	360,000	25,000,000	69·4
Italie	115,000	30,000,000	260·0

N° 17.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

Race.	Où située.	Population.
Indo-germanique ou arienne	Europe, Perse, etc	553,000,000
Mongolique ou turanienne	La plus grande partie de l'Asie	641,000,000
Sémitique ou hamitique	Afrique du Nord, l'Arabie	66,000,000
Nègre et bantue	Afrique-Centrale	152,000,000
Hottentote et bosjemane	Afrique du Sud	200,000
Malaise et polynésienne	Australasie et Polynésie	36,000,000
Sauvage américaine	Amérique du Nord et du Sud	16,000,000
Total		1,464,200,000

N° 18.—POPULATION DU GLOBE PAR RELIGIONS.

Chrétiens	394,000,000
Juifs	7,000,000
Mohamétans	171,000,000
Boudhistes	503,000,000
Hindous	178,000,000
Payens et fétichistes	171,000,000
Divers et inconnus	40,200,000
Total	1,464,200,000

PARTIE IV.

TABLEAUX COMPARATIFS DES DISTANCES, ETC.,

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE,

A YOKOHAMA, JAPON, SUR LE PACIFIQUE,

PAR LES ROUTES OCÉANIQUES LES PLUS COURTES,

ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS COURTES

QUI RELIENT LES DEUX OCÉANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

AUSSI

PAR LE CANAL DE SUEZ

ET PAR LE CANAL DE PANAMA.

N.B.—La route la plus longue de Liverpool à Yokohama, par le Canada, est moindre que la plus courte route à travers les Etats-Unis, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco.

La route d'été la plus courte est celle *viâ* Québec.

Lorsque la "ligne courte" sera construite, *viâ* Montréal, Lennoxville et Mattawamkeag, la route d'hiver la plus courte, sera *viâ* Saint-André ou Saint-Jean, N.-B.

On a établi le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver, et d'autres parties du chemin de fer ont été construites, ce qui a augmenté sa longueur depuis la préparation des tableaux suivants, mais ceci n'affecte la distance totale entre Liverpool et Yokohama, que de 27 milles en plus, différence peu impoetante.

Nº de renvoi, 35,526.
non compris les items 41 à 51.

PARTIE IV.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes océaniques et les lignes de chemin de fer les plus courtes en passant par le Canada jusqu'à Port-Moody, et par les Etats-Unis jusqu'à San-Francisco.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Suite.*

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Fin.*

A 1 à H.

ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

PORT-MOODY.

POUR DÉTAILS, VOIR Nos 1 À 25.
POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR N° 19.

Pour les routes à travers les Etats-Unis, en passant par San-Francisco, voir I 1 à O, ou Nos 26 à 42.

Pour récapitulation des routes des Etats-Unis, voir N° 43.

Pour chemin de fer du Pacifique, etc., voir N° 44.

Pour canaux de Panama et de Suez, etc., voir Nos 45 à 51.

ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 1.—Route de Québec.

Par la ligne principale des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique, Aussi route par eau et par chemin de fer jusqu'à Victoria, Ile Vancouver et San-Francisco, Californie.

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race .... Océan Atlantique	....	2,819 0	3,249
Québec	Trois-Rivières .... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	66·8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal....	82	137·9	159
	Ottawa .... Ch. de fer Canadien du Pacifiq.	108	231·6	267
	Jonction de Sudbury	324	514·7	591
	Port-Arthur	547	987·3	1,138
	Winnipeg	429	1,359·5	1,567
	Portage-la-Prairie	56	1,408·0	1,623
	Brandon	77	1,474·8	1,700
	Qu'Appelle	191	1,640·5	1,891
	Régina	33	1,669·2	1,924
	Calgary	482	2,087·3	2,406
	Stephen	123	2,194·0	2,529
	Savona-Ferry	268	2,426·5	2,797
	Port-Moody	215	2,613·1	3,012
Port-Moody	Yokohama .... Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et la ligne-mère des chemins de fer de la Rive-Nord et Canad. du Pacifiq.... A 1		9,806·0	11,303
	A déduire la différence entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile		158·0	182
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Détroit de Belle-Ile		9,648·0	11,121
Total—Québec	do		6,987·0	8,054
Liverpool	Port-Moody *viâ* Québec, ch. de fer de la R.N. et C. du Pac.		5,431·7	6,261
Port-Moody	Nanaïmo, Ile Vancouver ...... A travers le détroit de Georgie		39·0	45
Nanaïmo	Victoria do ...... Le long du côté N.-E. du détroit. Ch. de fer		63·3	73
Total—Liverpool	do do .... Détroit de Georgie		5,534·0	6,379
Victoria	San-Francisco, Californie .... Océan Pacifique		759·0	875
Total—Liverpool	do *viâ* Québec et Port-Moody		6,293·0	7,254
Total—Québec	San-Francisco *viâ* Québec et Port-Moody		3,474·0	4,005

N. B.—Pour les détails concernant les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique et leurs embranchements, quant aux parties complétées, aux subventions, coût, etc., *voir* tableaux n°s 13, 14, 20 à 25.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, *voir* tableaux n°s 17, 18, 19.

Le chemin de fer Nanaïmo à Victoria, et de là à Esquimalt, situé à environ 3 milles plus loin, a été complété le 16 octobre 1886.

ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 2.—ROUTE DE QUÉBEC, OWEN-SOUND, LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; de là par la ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Owen-Sound; de là en traversant les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody.

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884–1888.

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race .... Océan Atlantique	....	2,819 0	3,249
Québec	Trois-Rivières .... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	66 8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal	82	137 9	159
	Ottawa .... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	231·6	267
	Perth .... Ligne auxiliaire du ch de fer Can. du Pac.	59	282·8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto	199	455 4	525
	Orangeville	43½	493·1	568·5
	Owen-Sound	73½	556·9	642
	Canal du Saut-Ste-Marie .... Lac Huron	250	773 8	892
	Port-Arthur .... Lac Supérieur	280	1,016·7	1,172
	Winnipeg .... Chemin de fer Can. du Pacifiq.	429	1,388·9	1,601
	Portage-la-Prairie	56	1,437 5	1,657
	Brandon	77	1,504·3	1,734
	Qu'Appelle	191	1,670 0	1,925
	Régina	33	1,698·7	1,958
	Calgary	482	2,116·8	2,440
	Stephen	123	2,2[illegible]3·5	2,563
	Savona-Ferry	268	2,456·0	2,831
	Port-Moody	215	2,642·5	3,046
Port-Moody	Yokohama .... Océan du Pacifique	....	4,374·0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, *viâ* Cap-Race		9,835·0	11,337
	A déduire la différ. entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.		158 0	182
	Yokohama, *viâ* le détroit de Belle-Ile.		9,677·0	11,155

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances de Montréal et Ottawa à Toronto, *viâ* la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes auxiliaires et embranchements, et chemin de fer Grand-Tronc, *voir* nº 15.

Pour les tableaux comparatifs des distances des diverses routes, *voir* tableaux nᵒˢ 17, 18, 19.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit en 1886–87, une voie ferrée de Montréal à Toronto, 349 milles de longueur, *via* Vaudreuil et Perth.

Le chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto a une longueur de 333 milles.

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—Route de Québec et Chicago.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, par les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.

Etats-Unis et Canada.

De	A		Parcours intermédiaire Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race	Océan Atlantique	....	2,819·0	3,249
Québec	Montréal	Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148·4	171
	Toronto	Chemin de fer du Grand-Tronc.	333	437·2	504
	Détroit		231	637·6	735
	Chicago	Chemins de fer des Etats-Unis	268	870·2	1,003
	Saint-Paul-Ouest		410	1,225·8	1,413
	Minneapolis		10	1,234·5	1,423
	Emerson		381	1,565·1	1,804
	Winnipeg.	Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622·3	1,870
	Portage-la-Prairie		56	1,670·9	1,926
	Brandon		77	1,737·7	2,003
	Qu'Appelle		191	1,903·4	2,194
	Régina		33	1,932·0	2,227
	Calgary		482	2,350·2	2,709
	Stephen		123	2,456·9	2,832
	Savona-Ferry		268	2,689.4	3,100
	Port-Moody		215	2,875·9	3,315
Port-Moody	Yokohama	Océan Pacifique.	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et Chicago			10,069·0	11,606
	Déduire la différence entre Cap-Race et le détroit de Belle-Ile			158·0	182
	Yokohama *viâ* détroit de Belle-Ile, Québec et Chicago			9,911·0	11,424

N.B.—Pour le tableau comparatif des distances depuis ces divers points sur cette route jusqu'à Port-Moody, *voir* n° 16.

Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, *voir* n°s 17, 18, 19.

ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 4.—Route de Louisbourg et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc.

Par chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Louisbourg ... Océan Atlantique	....	2,350·0	2,709
Louisbourg	Port-Mulgrave ... Chemin de fer projeté	80	69·4	80
	New-Glasgow ... Emb. du ch. de fer Intercol.	80	138·8	160
	Truro	43	176·1	203
	Moncton ... Chemin de fer Intercolonial	125	284·6	328
	Jonction de Chatham	72	347·0	400
	Rimouski	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup	65	609·0	702
	Québec	126	718·3	828
	Jonction St-Martin ... Ch. de fer de la Rive-N.	159	856·3	987
	Montréal	12	866·7	999
	Ottawa *viâ* St-Martin ... Ch. de fer C. du P.	108	950·0	*1,095
	Jonction Sudbury	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie	56	2,126·4	2,451
	Brandon	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle	191	2,358·9	2,719
	Régina	33	2,387·5	2,752
	Calgary	482	2,805·7	3,234
	Stephen	123	2,912·4	3,357
	Savona-Ferry	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody	215	3,331·4	3,840
Port-Moody	Yokohama ... Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		10,055·0	11,591
Liverpool	Louisbourg ... Océan Atlantique		2,350·0	2,709
Louisbourg	Truro ... Embranc. du chemin de fer Intercolonial		176 0	203
Truro	Halifax ... Chemin de fer Intercolonial		54·0	62
Total—Liverpool	Halifax *viâ* Truro et chemin de fer Intercolonial		2,580·0	2,974
Liverpool	Louisbourg		2,350·2	2,709
Louisbourg	Truro		176·1	203
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean *viâ* Louisbourg, Truro, Moncton		2,711·9	3,126
	Saint-André do do		2,785·6	3,211
	Saint-Stephen do do		2,856·7	3,293

N.B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, *voir* nos 17, 18, 19, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

La distance de Louisbourg à un point vis-à-vis Port-Mulgrave (détroit de Canso) est de 83 milles, suivant une exploration faite en 1885; les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage difficile.

Voir rapport, C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de l'Etat, 18 janvier 1886.

Voir note n° 21 au sujet de la subvention, etc.

Voir note du tableau n° 9, partie III, concernant le nouveau terminus de l'Intercolonial, qui a raccourci le chemin de 10 milles en 1885.

*Les 12 milles de la jonction Saint-Martin à Montréal ne sont pas inclus dans les tableaux qui suivent.

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 5.—Route de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montreal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool..............	Louisbourg.............................. Océan Atlantique	2,350	2,709
Louisbourg........	New-Glasgow—*Voir* Route D 1..............................	139	160
New-Glasgow	Saint-Jean, N.-B..................Chemin de fer Intercolonial	223	257
Saint-Jean............	Jonction Mattawamkeag...Chemins de fer St-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain..............................	128	147
Jonction Mattawamkeag..................	Lac Mégantic. .....Continuation projetée de l'International	117	135
Lac Mégantic..........	Sherbrooke......................Chemin de fer International	60	69
Sherbrooke...........	Montréal.........................Chemin de fer Grand-Tronc	88	101
Montréal..............	Jonction Saint-Martin......Chemin de fer Can. du Pacifique	10	12
Jonction St-Martin...	Port-Moody...Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour détails, *voir* D 1..............................	2,475	2,853
Total—Louisbourg..	Port-Moody..............................Chemin de fer	3,240	3,734
Port-Moody	Yokohama ....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody..............................	9,964	11,485

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour les subventions, *voir* nos 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

Saint-Jean à Vanceboro'	Chemin de fer du N.-Brunswick,	91·5	milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag	do Maine Central,	56·0	do
Vanceboro' à Portland	do do	250·7	do

La ligne ci-dessus est appelée "Ligne Courte de chemin de fer" entre Montréal et l'Océan Atlantique; à son achèvement, probablement en 1888, le chemin de fer Canadien du Pacifique s'étendra de son nouveau terminus "Vancouver" (14 milles à l'ouest de Port-Moody), sur le Pacifique, à Louisbourg ou Sydney, Cap-Breton, sur l'Atlantique.

Voir tableaux nos 7, 9, 11, et les notes nos 21, 23, 24.

ROUTE E 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 6.—Route d'Halifax et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean et Saint-André.

Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.	Halifax, Nouvelle-Ecosse ...... Océan Atlantique	......	2,500·0	2,881
Halifax.	Truro ...... Chemin de fer Intercolonial	62	53·8	62
	Moncton	125	162·2	187
	Jonction de Chatham	72	224·7	259
	Rimouski	237	430·3	496
	Rivière-du-Loup	65	486·7	561
	Québec	126	596·0	687
	Trois-Rivières ...... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	662·8	764
	Jonction Saint-Martin	82	733·9	846
	Ottawa ...... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	827·6	954
	Jonction de Sudbury	324	1,108·7	1,278
	Port-Arthur	547	1,583·3	1,825
	Winnipeg	429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie	56	2,004·0	2,310
	Brandon	77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle	191	2,236·5	2,578
	Régina	33	2,265·2	2,611
	Calgary	482	2,683·3	3,093
	Stephen	123	2,790·0	3,216
	Savona Ferry	268	3,022·5	3,484
	Port-Moody	215	3,209·1	3,699
Port-Moody	Yokohama ...... Océan Pacifique	......	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Halifax, Québec et chemin de fer C. P.		10,083·0	11,622
Liverpool	Halifax ...... Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax	Truro ...... Chemin de fer Intercolonial		53·8	62
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean, *viâ* Halifax et Moncton		2,738·8	3,157
Saint-Jean	Saint-André ...... Chemin de fer *Grand Southern*		73·7	85
Total—Liverpool	Saint-André, *viâ* Halifax, Moncton et Saint-Jean		2,812·5	3,242

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 24.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 7.—Route d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool..............	Halifax..Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax................	Saint-Jean..............................Chemin de fer Intercolonial	239	276
Saint-Jean...............	Montréal *viâ* Jonction St-Martin—Pour détails, *v.* Route D 2.	393	452
Montréal................	Port-Moody—For détails, *voir* Route D 1............................	2,485	2,865
Total—Halifax........	Port-Moody..Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody............	Yokohama..Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama, *viâ* Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody..............................	9,991	11,516

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* nos 23, 34.
Voir notes à la fin de ces tableaux, concernant le chemin de fer de la "Ligne Courte" telle qu'adoptée.

ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 8.— ROUTE SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC, avec embranchement jusqu'à Saint-André.

Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, le chemin Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Québec; de là, par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool........	Saint-Jean............Océan Atlantique	....	2,700·0	3,112
Saint-Jean........	Jonction Frédéricton ....Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39·9	46
	Frédéricton..........	22	59·0	68
	Edmundston..........	160	197·8	228
	Rivière-du-Loup, ch. Témiscouata.........Chemin de fer	80	267·2	308
	Québec..........Ch. de fer Intercolonial	126	376·5	434
	Trois-Rivières..........Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443·3	511
	Jonction St-Martin, 12 milles de Montréal	82	514·5	593
	Ottawa ....Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	608·2	701
	Jonction Sudbury..........	324	889·2	1,025
	Port-Arthur..........	547	1,363·7	1,574
	Winnipeg..........	429	1,736·0	2,001
	Portage-la-Prairie..........	56	1,784·6	2,057
	Brandon..........	77	1,851·4	2,134
	Qu'Appelle..........	191	2,017·1	2,325
	Régina..........	33	2,045·7	2,358
	Calgary..........	482	2,463·8	2,840
	Stephen..........	123	2,570·6	2,963
	Savona Ferry..........	268	2,803·1	3,231
	Port-Moody..........	215	2,989·6	3,446
Port-Moody.......	Yokohama ....Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.............F. 2.		10,063·6	11,600
Liverpool..........	Saint-Jean..........Océan Atlantique		2,700·0	3,112
Saint-Jean..........	Moncton..........Ch. de fer Intercolonial		77·2	89
Moncton..........	Québec..........		433.8	500
Total—Liverpool	Québec, *viâ* Saint-Jean, Moncton..........Ch. de fer Intercolonial		3,211·0	3,701
	Ottawa, *viâ* Saint-Jean, Moncton...Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique..........		3,442·0	3,968
	Winnipeg..........		4,570·0	5,268
	Port-Moody..........		5,824·0	6,713
	Yokohama..........Océan Pacifique F. 1.		10,197·0	11,755
Saint-Jean..........	Halifax, *viâ* Moncton et Truro ....Chemin de fer Intercolonial		239·4	276
	Frédéricton, *viâ* Jonction de Frédéricton..........		59·0	68
	Saint-André, *viâ* chemin de fer *Grand Southern*..........		73·7	85

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup, *voir* n° 22. Chemin de fer complété dans l'été de 1888.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 9.—ROUTE DE SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean ... Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean	Jonction de Mattawamkeag...Chemin de fer Saint-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain	128	147
Jonction Mattawamkeag	Montréal, *viâ* jonction de Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2	265	305
Montréal	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,485	2,865
Total—Saint-Jean	Port Moody ... Chemin de fer	2,878	3,317
Port-Moody	Yokohama ... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, par Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,952	11,471

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 23.
Saint-Jean et Vanceboro' ... Chemin de fer du N.-Brunswick, 91·5 milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag ... do Maine Central, 56·0 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

Nº 10.—Route de Saint-André, Nouveau-Brunswick et Québec avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

Par Woodstock et Edmundston, et les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours. intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool..........	Saint-André ....Océan Atlantique	....	2,680·0	3,089
Saint-André............	Jonction McAdam. Ch. de fer du N-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock..............	51	81·5	94
	Edmundston..............	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup.........Chemin de Témiscouata	80	249·0	287
	Québec.................. .Ch. de fer Intercolonial	126	358·3	413
	Trois-Rivières.......... .....Ch. de la Rive-Nord	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal..	82	496·2	572
	Ottawa ....Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	589·9	680
	Jonction Sudbury..............	324	871·0	1,004
	Port-Arthur..............	547	1,345·6	1,551
	Winnipeg.	429	1,717·8	1,980
	Portage-la-Prairie	56	1,766·3	2,036
	Brandon..............	77	1,833·1	2,113
	Qu'Appelle..............	191	1,998·8	2,304
	Régina..............	33	2,027·5	2,337
	Calgary..............	482	2,445·6	2,819
	Stephen..............	123	2,552·3	2,942
	Savona Ferry..............	268	2,784·8	3,210
	Port-Moody..............	215	2,971·3	3,425
Port-Moody.............	Yokohama ....Océan Pacifique	....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique..............	....	10,025·3	11,556
Liverpool..........	Saint-André ....Océan Atlantique	....	2,680·0	3,089
Saint-André..........	Jonction McAdam ....Chemin de fer	43	37·3	43
Jonction McAdam....	Jonction Frédéricton..............	40	34·7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton..............	22	19·1	22
Frédéricton......	Edmundston..............	160	138·8	160
Edmundston.....	Rivière-du-Loup. Chemin de Témiscouata Chemin de fer complété en 1888.............	80	69·4	80
Rivière-du-Loup.......	Québec................Chemin de fer Intercolonial	126	109·3	126
		471		
Total—Liverpool. ...	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière-du-Loup..............	....	3,088·6	3,560
Frédéricton.......	St-Jean, par la Jonction de Frédéricton C. de f.	68	59·0	68
Saint-André..........	do par le chemin de fer *Grand Southern.*	85	73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19. Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup. *Voir* nº 22 ; voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 11.—Route de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	À	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Saint-André ....Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André	Jonction de Mattawamkeag ....Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-Américain..........................	91	105
Jonction de Mattawamkeag............	Montréal *viâ* Jonct. St-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2.	265	305
Montréal............	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,485	2,865
Total—Saint-André .	Port-Moody ....Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody............	Yokohama. ....Océan Pacifique	4.374	5,042
Total—Liverpool. ...	Yokohama, *viâ* Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,895	11,406

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19.
Pour subvention, *voir* n° 23.
Saint-André à Vanceboro' ....Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.
Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag......Ch. de fer Maine Central, 56 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE H.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec.

Par chemin de fer projeté.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Chatham, R. Miramichi. Océan Atlantique, *viâ* Cap Race....................................	....	2,558·0	2,919
Chatham..	Jonction de Chatham ....Chemin de fer Intercolonial	9	7·8	9
	Edmundston......................Chemin de fer projeté	165	143·0	165
	Québec .... do	170	290·6	335
	Montréal, Jonct. de St-Martin...Ch. de fer de la Rive-N.	159	428·5	494
	Ottawa ....Ch. de fer Canad. du Pacifiq.	108	522·3	602
	Winnipeg..	1,300	1,650·1	1,902
	Port-Moody.	1,445	2,903·7	3,347
Port Moody.......	Yokohama. ....Océan Pacifique	....	4,374·0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* chemin de fer projeté, Chatham, Edmundston et Québec	....	9,836·0	11,338

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19. *Voir* aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—

No 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec viâ Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.	Milles	Milles	Milles		Complété.	
Québec	1,567	....	0	....	....	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 8. Québec à Montréal Non ajoutée ci-dess.
Québec à la Jonction Saint-Martin	1,408	12	159	1874	1878	
Jonction Saint-Martin à Montréal	1,420	C	171	....	....	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.						
DIVISION-EST—LIGNE PRINCIPALE.						
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction	1,300	120	267	1875	1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap 8, 19 avril 1884. Montréal à Ottawa
Ottawa à Pembroke	1,195	225	372	1871	1877	
Pembroke à Mattawan	1,101	319	466	1879	1882	Subvention en argent au Canada Central...
Mattawan à Callander	1,075	345	492	1880	do	
Section Est, par contrat, Cie C.C.P.						*Section Est.* —
Callander à la Jonction Sudbury	976	444	591	1881	1883	Callander à Selkirk. — Subvention en argent à la Cie du C.C.P. Subvention en terre...
Jonction Sudbury à Michipicoton	766	654	801	1883	Par contrat, 1886.	
Michipicoton au Pic	626	794	941	do	do	
Pic à Nepigon (*Red Rock*)	496	924	1,071	do	do	
Nepigon (*Red Rock*) à Port-Arthur	429	991	1,138	do	Complété, 1884.	
DIVISION-OUEST.						
Section de la Baie-du-Tonnerre.						
Port-Arthur à Ignace	277	1,143	1,290	1876	1883	*Divers contrats.* — Port-Arthur à Selkirk
Section de Wabigoon.						
Ignace à Portage-du-Rat	132	1,288	1,435	1878	do	

ROUTE A.

NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.

DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
	Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. T. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. *Voir* Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875.
	Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. *Voir* Acte 39 Vic., chap 2, 24 décembre 1875.
1,914,000.00	Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord Québec à Ottawa :— Montant payé jusq. 30 juin 1883... $13,117,730.54 do voté pour l'année 1884... 239,475.00 Total des dépen., à l'exclu. de $2,250,000 de réclamations en litige.................... $13,357,205.54 *Voir* note n° 20, relative aux subventions du gou. féd. 1884 Chemin de fer de la Rive-Nord, vendu par le gouvernement provincial :— De Saint-Martin—Section-Est ..... $4,000,000.00 Au syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, 4 mars 1882. De Montréal—Section-Ouest........ 3,600,000.00 A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882. Total.............................. $7,600,000.00 *Voir* Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.
1,440,000.00	
	Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière.
1,440,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'Acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie 16 février 1881, $1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $22,500,000, et une avance sur ce chiffre de $7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1886, de Callander à Savona-Ferry (Kamloops), par l'Acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.
10,000,000.00	A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles.
12,500,000.00	Subvention en terres, Section-Est—Evaluées à 650 milles, et 9,615.35 acres par mille 6,250.000 acres. La subvention en terre représente 6,250,000 acres, évaluées à $2 l'acre pour la ligne principale, entre Callander et Port-Arthur. Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Nepigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
	Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs ; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, $926,000 pour l'achèvement, etc.
14,113,122.00	Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883. Selkirk à St-Boniface, 22 milles, et St-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.

DÉTAILS—

Nº 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Quebec *vià* Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*	Milles	Milles	Milles	Milles.	Complété.	
DIVISION-OUEST—*Suite.*						
Section du Portage-du-Rat.						
Portage-du-Rat à Selkirk	21	1,399	1,546	1878	1883	Selkirk à Winnipeg....
Selkirk à Winnipeg.	0	1,420	1,567	1876	1881	
Section de Brandon.						
Winnipeg à Portage-la-Prairie..........	56	1,476	1,623	1881	.. ..	*Section Centrale.*
Portage-la-Prairie à Brandon...........	133	1,553	1,700	do	Nov. 1881.	— Selkirk à Savona Ferry (Kamloops.)
Section de Broadview.						
Brandon à Broadview.....	264	1,684	1,831	do	1882	Subvention en argent au C.C.P.
Section de Régina.						
Broadview à Qu'Appelle..	324	1,744	1,891	1882	do	
Qu'Appelle à Régina..	357	1,777	1,924	do	Oct. 1882.	
Régina à Moose Jaw	398	1,818	1,965	do	1882	
Section Swift-Current (Courant Rapide)						
Moose Jaw à Swift-Current........... ...	511	1,931	2,078	do	do	
Section de Medicine-Hat.						
Swift-Current à Maple Creek	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883.	Subvention en terres au C.C.P.
Maple Creek à Medicine-Hat......... ...	660	2,080	2,227	1883	1883	
Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau)						
Medicine-Hat à Langevin.......	695	2,115	2,262	do	do	
Langevin à Bassano	757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen..	785	2,205	2,352	do	do	
Section de Calgary.						
Gleichen à Calgary, sur la riv. de l'Arc	839	2,259	2,406	do	do	
Calgary à Morley	881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore).......	893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore.....................	906	2,326	2,473	do	do	
Section des Montagnes-Rocheuses.						
Canmore à Silver-City	938	2,358	2,505	do	do	
Silver-City à Laggan	955	2,375	2,522	do	Nov. 1883.	
Laggan à Stephen—Sommet, M. R....	962	2,382	2,529	do	1884	
Stephen—Sommet, M. R, à Savona-Ferry (Kamloops)........................	1,230	2,650	2,797	1884	1885	

ROUTE A.

NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.

DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probables sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
375,000.00	Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, $1,121,798 05.
	Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Evaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à $10,000 par mille .... $9,000,000 00 Subvention en argent, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles à $13,333 par mille 6,000,000 00
15,000,000.00	Total de la subvention en argent. Section Centrale........ $15,000,000 00
	Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882. Commençant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de la ligne principale, ainsi que sur 25⅛ milles de voies de garage, du 18 avril au 28 novembre 1883, soit 9½ mois.
7 500,000.00	Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500·00 acres par mille .... 11,250,000 acres, d'après le contrat Subvention en terres, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles, à 16,666 66 acres par mille .... 7,500,000 do Total de la subvention en terre, Section Centrale. 18,750,000 do La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à $2 par acre pour la ligne principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale. Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—*Voir* contrat, 21 octobre 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
	Convois circulant jusqu'à 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.
	Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet. Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884 Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.

DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec viâ Saint-Martin.	Commencé.	Completé ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*						
Section Ouest, C.-.B. (*Non comprise dans le contrat de la Cie C.C.P.*)						
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser..........	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le contrat, juillet 1885.	....
Emory's-Bar à Port-Moody, Anse de Burrard, Océan Pacifique..........	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do	....
	....	....	....	....	....	....
	....	....	....	....	....	....
	....	....	....	1877	1878	....
	....	....	....	juillet 1871	1881	....
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE, dont 1,177 milles const par la Cie C. C. P., jusq. un mille en deçà de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcour. 1,131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusq. sommet le 20 juil. 1884. La dernière cheville fut frappée à l'est de Kamloops le 7 nov. 1885, date de l'arr. d'un train spécial à Port-Moody. Le ch. de fer a été entièrement ouvert au transp rég. des passag et du fret le 26 juil. '86..........	......	* 2,865	* 3,012	....	....	....
Embranchement de Pembina..........	....	....	....	1877	1880	....
Ouest de la rivière Rouge. Abandonné	....	....	....	....	1880	....
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée	....	....	....	....	....	....
A reporter..........	....	....	....	....	....	....

* *Voir* note au pied de ce tableau concernant la longueur totale du chemin de fer, auquel 41 milles devraient être ajoutés, pour les raisons mentionnées.

ROUTE A.
NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
9,104,040.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emor's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
2,486,255.00	Construit par A. Onderdonk, entrepreneur—La voie devra être posée d'un bout à l'autre vers juillet 1884.
338,094.00	Les remises des locomotives et les bâtiments des gares sur certaines parties du chemin de fer, construits par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
397,539.67	Matériel roulant sur parties du chemin de fer construit par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
$104,694,052.05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements et des explorations.
669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C C.P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort-William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusqu'à Edmonton ont été exploités en avril 1878.
3,262,696.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
$108,626,710.39	Sur lesquelles $12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention de terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, $1,496,798.05.
159,488.15	A l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne principale avant d'être changée pour la ligue actuelle.
63,728.35	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.
....	

DÉTAILS—

Nº 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER	Total de Winnipeg.	Total de Montreal.	Total de Québec viâ Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
Report	......	......	......	......	......	......
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Fin.*						
Embranch. de la ligne de la Jonction de Sudbury à Algoma Mills et Saut-Sainte-Marie	......	......	......	1883	1887	......
COUT PROBABLE TOTAL du C.C.P. de Montréal à Port-Moody......	......	......	......	......	......	......
	......	......	......	1875	1879, moins les portes.	......
	......	......	......	......	......	......
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Frances	......	......	......	......	......	......

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, *Voir*
Pour détails des subventions accordees au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à
Pour résumé des routes A. B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon,
do I I à O, par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco,—*Voir* nº 43.

Voir note à la fin de cet annexe, sur l'achèvement du chemin, la ligne la plus courte entre
gnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Depuis la préparation de cette table, le terminus ouest du chemin a été placé à Vancouver,
et construite, ce qui augmente de 41 milles la longueur totale du chemin de fer. Nous
tance totale de Liverpool à Yokohama, de plus de 37 milles, différence de peu d'im-

ROUTE A.

NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.

DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
....	
Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de la Jonction de Sudbury à Algoma-Mills, lac Huron, 93 milles construit par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1884 à 1886. Sera prolongé jusqu'au Saut-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Ligne d'embranchement complétée et ouverte en 1887.
$109,971,724.94	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral.
288,278.51	Ecluse du Fort Frances, au pied du lac à-la-Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
Omis.	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac-des-Bois et Winnipeg, et chemin du Fort-William. Frais de construction seulement, $1,027,915.12, y compris $72,193 01 pour les bateaux.
$110,260,003.45	Sur lesquels il y a $56,219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y compris l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terre à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique
	La ligne principale devra être complétée le 1er mai 1886, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en considération d'un prêt de $22,500,000, et d'une avance sur cette somme de $7,500,000, par l'acte 47 Vic., cap. 1.
	Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

tableau nº 14.
Montréal, et au chemin de fer Canadien Pacifique, de Montréal à Ottawa.—*Voir* nº 20.
par le Canada *viâ* Port-Moody,—*Voir* nº 19.

Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, aussi sur le remboursement de l'emprunt de la Compa-

à environ 14 milles plus à l'ouest, et la section des Montagnes-Rocheuses a été définitivement localisée donnerons des détails dans un rapport subséquent; ce changement n'affecte pas, cependant, la disportance.

DÉTAILS—ROUTE A—*Suite.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N° 14.—Tronc principal, embranchements et lignes affermées, 1887.

—	Milles statutaires.	Milles statutaire.
Ligne transcontinentale ou tronc principal.		
Ouvert au trafic régulier des passagers et du fret, jusqu'à Port-Moody, le 26 juillet 1886, et jusqu'à Vancouver le 1er juin 1887, Montréal à Vancouver...........	2,905	2,905
Embranchements.		
Division de l'est, y compris la partie qui continue le tronc principal de la jonction de St-Martin à Québec, 159 M........	484	
Division de l'Ouest........	436	
do du Pacifique........	8	
		928
Lignes affermées.		
Section d'Ontario et de Québec........	745	
do de l'Atlantique et du Nord-Ouest, ou ligne courte à trav. l'Etat du Maine.	325	
do d'Ottawa et du St-Laurent........	57	
		1,127
Longueur totale, en milles, des lignes de la compagnie 31 déc. 1887........	....	4,960

REMARQUES.

EMBRANCHEMENT D'ALGOMA—SUDBURY AU SAUT-STE-MARIE.

Pont du chemin de fer du Saut-Ste-Marie et les raccordements aux Etats-Unis.

L'embranchement d'Algoma au Saut-Ste-Marie, distance d'environ 170 milles, ainsi que le pont sur la rivière Ste-Marie furent pratiquement complétés en décembre 1887.

La compagnie par son contrat avec le gouvernement, pour la construction de cet embranchement, a droit aux terrains nécessaires pour le lit du chemin, les gares, etc., en tant que ces terrains appartiennent à la Couronne.

Le pont a été construit en vertu d'une charte accordée à la "Compagnie du pont du Saut-Ste-Marie", dans laquelle la compagnie du Pacifique Canadien possède une moitié des intérêts engagés, tandis que l'autre moitié appartient également aux deux lignes des Etats-Unis qui conduisent à Minneapolis, St-Paul et Duluth.

Le premier convoi, *viâ* North Bay et Sudbury, et de là par l'embranchement d'Agoma jusqu'au Saut, quitta la gare Allandale du chemin de fer du nord (Northern Railway) vendredi soir, le 23 décembre, portant un grand nombre de passagers de Toronto et d'ailleurs, qui allèrent enregistrer leur vote à propos du règlement accordant un bonus de $20,000 à la Compagnie du Pacifique Canadien, à condition qu'elle construisît la gare, les hangars au fret, etc., dans le centre de la ville.

Le parcours par chemin de fer de Toronto au Saut, est comme suit :—

	Milles.	
Toronto à Allandale, chemin de fer du Nord........	63	
Allandale à Gravenhurst do	111	
Gravenhurst à North Bay, chemin de fer du Nord-Ouest	116	
		290
North Bay à Sudbury, ch. de f. du Pacifique, artère principale	80	
		80

Sudbury à Algoma, ch. de fer C. P. Embranchement....	96	
Algoma au Saut-Sainte-Marie....................................	107	
		203
Total, Toronto au Saut-Sainte-Marie........		573

Le parcours par chemin de fer d'Ottawa au Saut, est plus court:—

Ottawa à Sudbury, ch. de fer C. du P. Artère principale.	323
Sudbury au Saut-Ste-Marie, ch. de fer C. P. Embranchement...	203
Total, Ottawa au Saut-Sainte-Marie.	526

Le premier train s'est rendu de Toronto à North Bay, le 29 janvier 1886.

L'inauguration du pont International du Saut-Sainte-Marie eut lieu, samedi, le 31 décembre 1887.

Les raccordements des voies ferrées des Etats-Unis, entre le Saut et Duluth, Saint-Paul et Minneapolis, seront prêts pour le trafic régulier avant le mois d'août 1888.

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—Tableau comparatif.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal	Ottawa *viâ* ch. de fer C. P.	104	120
Ottawa	Perth do	51¼	59
Perth	Toronto (gare Union) do	176½	203½
Montréal	Toronto *viâ* ch. de fer C. P.	331¾	382½
Montréal	Prescott *viâ* ch. de fer G.-T.	96	112
Prescott	Brockville do	11¼	13
Brockville	Kingston do	40¾	47
Kingston	Toronto (gare Union) do	139¾	161
Montréal	Toronto *viâ* ch. de fer G.-T.	288¾	333
Ottawa	Toronto (gare Union) *viâ* ch. de fer C.P.	227¾	262½
do	do do St. Laur. et O., et G.-T.	238½	275
do	do *viâ* Brockville, ch. de fer C. P., et G.-T.	245½	283

N.B.—*Voir* tableau des distances n° 2.
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DETAILS—ROUTE C.

N° 16.—Tableau comparatif des distances—Milles statutaires.

De Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires Canadien et des Etats-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago	Saint-Paul.	Winnipeg.
Québec		....	0	171	504	735	1,003	1,413	1,870
Québec	Montréal	171	171	0	333	564	832	1,242	1,699
Montréal	Toronto	333	504	333	0	231	499	909	1,366
Toronto	Détroit	231	735	564	231	0	268	678	1,135
Détroit	Chicago	268	1,003	832	499	268	0	410	867
Chicago	Saint-Paul, O	410	1,413	1,242	909	678	410	0	457
Saint-Paul	Minneapolis	10	1,423	1,252	919	688	420	10	447
Minneapolis	Saint-Vincent	379	1,802	1,631	1,298	1,067	799	389	68
Saint-Vincent	Emerson	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	391	66
Emerson	Winnipeg	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	0
Winnipeg	Portage-la-Prairie	56	1,926	1,755	1,422	1,191	923	513	56
Portage-la-Prairie	Brandon	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	133
Brandon	Qu'Appelle	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	324
Qu'Appelle	Régina	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	357
Régina	Swift-Current	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968	511
Swift-Current	Medicine-Hat	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	660
Medicine-Hat	Gleichen	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	785
Gleichen	Calgary	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,926	839
Calgary	Canmore	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	906
Canmore	Silver-City	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	938
Silver-City	Stephen, sommet des montagnes Rocheuses	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	962
Stephen	Savona-Ferry	†268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687	1,230
Savona-Ferry	Emory's-Bar	‡129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,316	1,359
Emory's-Bar	Port-Moody	86	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	1,445

N.B.—† Estimé.—En voie de construction, juillet 1884.
‡ Presque terminé, do

La dernière cheville a été plantée le 7 nov. 1885, et la ligne entière ouverte au transport des passagers et du fret le 26 juillet 1886.

Voir tableau des distances n° 3.

Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, *voir* notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES A, B, C, *viâ*

N° 17.—Tableau comparatif des distances, en milles géographiques et statutaires mer et intérieurs du Canada, etc, et

Pour détails—*Voir* Route.	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody, Détroit de Georgie, C.-B.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
....	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité. 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	....	....	....	....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	....	....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,432	6,261
A 2	2,661	3,067	Jonction St-Martin. 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,238	....	....	2,893	3,334	4,020	4,634	5,274	6,079
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonetion. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,850	5,462	6,295
C ..	2,819	3,249	Cité. 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	....	....	4,441	5,119	5,695	6,564

N.B.—Pour les routes D, E, F, G, H—*Voir* tableau comparatif n° 18.
Pour détails de route A 1 à H—par le Canada *viâ* Port-Moody—*Voir* n°s 1 à 25.
Puor routes I 1 à O—par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco—*Voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—*Voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O—par les Etats-Unis—*Voir* n° 43.
Voir note au bas du tableau n° 13, pour les distances, etc.

PORT DE QUÉBEC.

par les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux principaux ports de jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

Victoria, C.-B., *viâ* Nanaïmo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côté orientale du Japon.		Route.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
....	....	....	....	Océan Atlantique, *viâ* Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terreneuve, golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique *viâ* Détroit de Belle-Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 statutaires, plus longue que *viâ* Belle-Ile.
5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique *viâ* Montréal, Ottawa, Perth, Toronto et Orangeville à Owen Sound; de là, à travers le Lac Huron jusqu'au canal du Saut Sainte-Marie; de là, à travers le Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody; de là, à travers l'Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 182 milles statutaires.
5,797	6,682	10,069	11,606	Atlantique *viâ* Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, *viâ* les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago et Emerson; de là, par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les Etats-Unis, en attendant l'achèvement du C.C.P. au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses entre le sommet et Savona-Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, *voir* les notes à la fin des tableaux.

N° 18.—ETAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes indiquées de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, sur la côte orientale du Japon—*Suite.*

Pour détails—Voir route.	Louisbourg.		Halifax.		Saint-Jean.		Saint-André.		Chatham.		Québec.		Montréal.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody.		Yokohama.		Description des routes.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
D 1....	2,350	2,709	....	....	....	....	....	....	Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708	3,300	3,804	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long, jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso ; de là *viâ* les chemins de fer New-Glasgow et Truro, Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pacifiq. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
D 2....	2,350	2,709	....	....	2,712	3,126	....	....	....	....	....	....	Cité. 3,104	Cité. 3,578	3,208	3,698	4,336	4,998	5,590	6,443	9,964	11,485	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M. ; de là *viâ* Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. *Voir* tableau n° 5. Pour plus de détails, *voir* route d'Halifax *viâ* Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous.
E 1....	....	....	2,500	2,881	....	....	....	....	Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,096	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,244	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Route d'Halifax *viâ* chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M. par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 6.
E 2....	....	....	2,500	2,881	2,739	3,157	....	....	....	....	....	....	Cité. 3,131	Cité. 3,609	3,235	3,729	4,363	5,029	5,617	6,474	9,991	11,516	Route d'Halifax *viâ* Truro et Moncton jusqu'à St-Jean par l'Intercolonial, 276 M. ; de là jusqu'à la jonction de Mattawamkeag, 147½ M., par le chemin de fer de St-Jean et Maine ; de là jusq. lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolongem. projeté d'environ 135 M. ; de là jusq Sherbrooke par ce dernier, 69 M. ; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusq. la cité de Montréal ; de là, 2,865 M. jusqu'à Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, *viâ* le chemin de fer International jusqu'à Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M. plus longue que jusq. Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. *Voir* tableau n° 7.
F 1....	....	....	....	....	2,700	3,112	....	....	Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872	3,442	3,968	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route *viâ* l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec ; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 8.
F 2....	....	....	....	....	2,700	3,112	....	....	....	....	3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité. 3,224	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813	4,436	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston, 228 M., de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup ; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusqu'à Montréal ; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. *Voir* tableau n° 8.
F 3....	....	....	....	....	2,700	3,112	....	....	....	....	....	....	Cité. 3,092	Cité. 3,564	3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc—Saint-Jean *viâ* Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. *Voir* tableau n° 9.
G 1....	....	....	....	....	....	....	2,680	3,089	....	....	3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,186	Jonction St-Martin. 3,661 Cité. 3,673	3,270	3,769	4,398	5,069	5,651	6,514	10,025	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route *viâ* les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, 94 M. ; de là 113 M. jusqu'à Edmundston ; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté ; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; de là *viâ* les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. *Voir* tableau n° 10.
G 2....	....	....	....	....	....	....	2,680	3,089	....	....	....	....	Cité. 3,035	Cité. 3,499	3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route *viâ* Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusq. Montréal, par le ch. de fer St-Jean et Maine, et les ch. de fer International et Grand-Tronc. *Voir* route d'Halifax par ces lignes de ch. de fer, ou tab. n° 11. Saint-André à Québec, par la même route *viâ* Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer *Grand Southern*, 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer *Grand Southern* et Intercolonial, 246 M.
H......	....	....	....	....	....	....	....	....	Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin. 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,208	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, *viâ* Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 170 M. *viâ* le chemin de fer projeté "Québec et Chatham ;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la jonction Saint-Martin ; de là 2,853 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. *Voir* tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M., par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, *voir* tableau comparatif n° 17.
Pour détails des routes A 1 à H, par le Canada, *viâ* Port-Moody, *voir* nos 1 à 25.
Pour les routes I 1 à O, par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco, *voir* nos 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H, par le Canada, *voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O, pour les Etats-Unis, *voir* n° 43.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances, et le nouveau terminus à Vancouver, sur la côte du Pacifique.

RÉSUMÉ.

N° 19.—Routes A, B, C, D, E, F, G, H.

État comparatif des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes respectives indiquées par le Canada *viâ* Port-Moody.

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
A 2	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Détroit de Belle-Ile	9,648	11,121
A 1	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,806	11,303
B	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,835	11,337
H	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,836	11,338
G 2	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,895	11,406
F 3	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,952	11,471
D 2	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,964	11,485
E 2	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,991	11,516
G 1	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,025	11,556
D 1	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,055	11,591
F 2	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,064	11,600
C	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody *viâ* Cap-Race	10,069	11,606
E 1	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,083	11,622
F 1	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,197	11,755

N.B.—*Voir* états comparatifs nos 17 et 18—Routes par le Canada.
Voir résumé n° 43—Routes par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances.
Voir notes à la fin des tableaux.

N° 20.—NOTE—ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, 159 milles.
Au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1884.		*Gouvernement fédéral.*	$
19 avril.	47 Vic., c. 8	Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale, seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité	954,000
		Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité	1,440,000
1885.		Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la Jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur-en-conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité	960,000
20 juill.	48-49 Vic , c. 58.	do do supplémentaire...	340,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., c. 8.....	Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer du Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en tout	200,000
1887.			
23 juin..	50-51 Vic., c. 24.	A la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter son chemin	20,000
		Total	3,914,000

N.B.—*Voir* tables des distances, etc., nos 1, 13.

Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port-Moody, *voir* n° 13.

Voir notes à la fin des tables.

N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1882.		*Gouvernement fédéral.*	$
17 mai...	45 Vic., cap. 14..	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles)	224,000
1883.			
25 mai...	46 Vic., cap. 25...	Chemin de fer de Canso à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles)	256,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., cap. 8.....	Pour la construction d'un chem. de fer entre la station d'Oxford sur le chemin de fer Intercolonial et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme, pour une période égale, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage et le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel........	450,000
		Total.......	930,000
1886.			
2 juin...	49 Vic., cap. 14...	Le ministre des chemins de fer et des canaux est autorisé par ces présentes à construire, comme ouvrage public, un chemin de fer, depuis un point sur le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg ou Sydney, et l'*Acte des chemins de fer de l'Etat*, 1881, s'appliquera à ce chemin de fer, et l'emplacement et tous les autres incidents de la construction seront déterminés par le Gouverneur-en-conseil. *Voir* l'Acte 44 Vic., cap. 25.	

OBSERVATIONS.

La subvention de $224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 milles de longueur.

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79¾ milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow a 90 milles de longueur, *viâ* Truro.

La distance d'Oxford à Truro 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, *voir* nos 4 et 5.

L'exploration d'une ligne de Canso à Louisbourg a été complétée vers la fin de 1885. Sa longueur est de 83 milles, les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage est difficile. *Voir* rapport de C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 18 janvier 1886, où il est dit que " M. Donkin est actuellement engagé à faire l'exploration d'une ligne, commençant au même point que la ligne de Louisbourg, partant du détroit de Canso, courant vers l'ouest et le nord du lac Grand-Bras-d'Or, jusqu'aux " Narrows " ; de là il prendra une ligne aussi directe que possible jusqu'à Sydney. Les deux tiers environ de cette ligne sont explorés, les pentes sont considérables et les travaux de construction difficiles."

L'exploration de la ligne de Canso à Sydney a été complétée en 1887 ; on a adopté cette ligne pour le chemin de fer qui a été donné à l'entreprise vers la fin de 1887.

N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Petit-Saut, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1882.		*Gouvernement fédéral.*	$
17 mai...	45 Vic., cap. 14...	Un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, ou la Rivière-Ouelle, ou entre ces deux endroits dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout (75 milles) A $240,000.	
1885.			
30 juil...	48-9 Vic., cap. 58	Pour un chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $2,800 par mille, pour 75 milles, et $6,000 par mille, pour 8 milles, et n'excédant pas en tout $258,000; la dite subvention étant en outre de celle qui a été autorisée pour aider à la construction du dit chemin de fer, par l'Acte 45 Vict., chap. 14, et formant avec celle-ci une subvention n'excédant pas en tout.........	A étant compris. 498,000
		Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1885.	
1887.			
23 juin..	50-1 Vic., cap. 24	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 30 milles d'un embranchement de son chemin, d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout.........	96,000
		Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1887.	
		Total.........	594,000

OBSERVATIONS.

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA, RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMUNDSTON.

Le contrat fut accordé le 21 juin 1886, à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.
Le chemin de fer, par le contrat, doit être terminé le 1er août 1889.
Voie complétée, 18 milles.
Lisses posées, 45 milles, section de la Rivière-du-Loup.
Lisses posées, 12 milles, section d'Edmundston.
Toute la voie a été régalée et les bâtiments sont construits.
Tout le fer, pour toute la voie se trouve à la Rivière-du-Loup et à Edmundston.
On espère que toutes les lisses seront posées vers la fin de décembre 1887.
On les pose à raison de 1½ mille par jour.
Le réservoir, la maison des locomotives et la gare seront construits en décembre 1887.
La voie sera ouverte au trafic le 1er juillet 1888.
Pour les détails de la route, *voir* tableaux nos 8 et 10.

N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

Subvention accordée.

A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de chemin de fer depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1883.		*Gouvernement fédéral.*	$
25 mai...	46 Vic., cap. 25...	A la Cie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	156,800
		En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.	

N.B.—Pour les tableaux des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'Etat du Maine et le Canada, *voir* n[os] 5, 7, 9, 11 et 24.

Le contrat de l'achèvement du chemin et de la pose des lisses en acier, a été accordé, le 20 juillet 1883, à la compagnie du chemin de fer Intercolonial.

N° 24.—NOTE—ROUTES D 2 À G 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		*Gouvernement fédéral.*	$
19 avril.	47 Vic., c. 8......	Pour la construction d'un chemin de fer, reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pour quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux..................	
1885.			A 2,550,000
20 juil...	48-49 Vic., c. 58.	Pour un chemin de fer, depuis la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis, ou près de Montréal, jusqu'aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par année, pour vingt ans, formant en tout, ainsi qu'avec la subvention autorisée par l'acte 47 Vic., chap. 8, pour un chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, qui est reconnue être celle qui est ci-dessus décrite, une subvention n'excédant pas $250,000 par année, dont le tout devra être payé, pour aider à la construction de cette ligne de chemin de fer, pendant vingt ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux..	Y compris A 5,000,000
		Suivant l'ordre en conseil 40,130, du 14 juin 1886, cette dernière subvention de $250,000 par année doit être répartie comme suit:	
		Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville. $ 71,100 ... Milles 100	
		Frontière internationale à Mattawamkeag.............. $ 115,500 ... Milles 134	
		Harvey à Salisbury.............. $ 63,400 ... Milles 113	
		Chaque année pendant 20 ans..$250,000 ... 347	

N.B.—Le contrat original, 14 déc. 1885, accordé à la compagnie du chemin de fer International, a été transféré le 6 déc. 1886, avec le consentement du gouvernement, à la compagnie du chemin de fer Atlantique Nord-Ouest.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer doit être complété le 1er juillet 1889. La dernière compagnie a accordé, le 6 décembre, une location perpétuelle de son chemin et de ses intérêts, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voir les tableaux précédents des distances, nos 5, 7, 11, ainsi que les détails de la Ligne Courte telle qu'adoptée, à la fin des tableaux.

N° 25.—NOTE—PROLONGEMENT DES ROUTES A 1, A 2.

Subvention accordée

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'Ile Vancouver, Colombie-Britannique (environ 71½ milles).

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		*Gouvernement fédéral.*	$
19 avril.	47 Vic., cap. 6...	" Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix, de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada. " Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de $750,000, à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo ; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin, les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique ; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10e jour de juin 1887 ; les travaux devant se commencer immédiatement." Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec la Compagnie du chemin de fer de Nanaïmo et d'Esquimalt, entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de $750,000 (sept cent cinquante mille piastres), ainsi que les terres que la province avait accordées à la Couronne, dans l'île de Vancouver pour les besoins de la construction des chemins de fer (sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée) ; l'entrée libre dans le pays, des matériaux pour la construction du chemin de fer et de la ligne télégraphique ; la ligne entière entre Esquimalt et Nanaïmo devant être complétée vers le 10 juin 1887.	750,000

N.B.—Pour tableau des distances, *voir* n° 1.

Voir les notes à la fin de ces tableaux.

Le chemin de fer et la ligne télégraphique d'Esquimalt à Nanaïmo, ont été complétés le 17 septembre 1886.

N° 26 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour le prolongement de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jérôme, 33 milles de longueur, jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1883.		*Gouvernement fédéral.*	$
25 mai. .	46 Vic., c. 25.. ...	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour la première section de 50 milles, de son chemin, hors Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout .... Pour être commencé, durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er juillet 1883.	Annulée. 160,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., c. 8......	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour un chemin de fer, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée à la dernière session du parlement, vers le Désert, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout...... Aux mêmes conditions que la précédente.	Annulée. 160,000
1886.			
2 juin..	49 Vic., c. 10	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme gagnant le nord-ouest vers Le Désert, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par 46 Vict., chap. 25, et 47 Vict., chap. 8, n'excédant pas en tout .... Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1886.	361,270

N° 27 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, depuis Métapédiac, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la côte nord de la Baie-des-Chaleurs.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
			$
1883.		*Gouvernement fédéral.*	
25 mai...	46 Vic., chap. 25...	A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de chemin de fer depuis Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout..................	320,000
		Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années qui suivront.	
1884.	47 Vic., chap. 8....	Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de Métapédiac, vers l'est, du côté de Paspébiac, 20 milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en tout..................	300,000
		Pour être construit par l'État.	
1886-87.	....	....	Nil.

11 à O.

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS.

EN PASSANT PAR

SAN-FANCISCO.

POUR DÉTAILS, VOIR n°s 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS, VOIR N° 43.

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA, en passant par PORT-MOODY, VOIR n°s 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR N° 19.

ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 26 B.—ROUTE DE PORTLAND, *MONTRÉAL*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland... Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Montréal... Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal	Chicago... do ...	726	837
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1...	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco... Chemin de fer	3,090	3,562
San-Francisco	Yokohama... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco...	10,416	12,006

ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 27 B.—ROUTE DE PORTLAND, *CHUTES NIAGARA*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland... Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Boston ... Chemin de fer Boston et Maine	101	116
Boston	Chicago...Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1...	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco... Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco	Yokohama... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco...	10,404	11,992

ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 28.—ROUTE DE BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston ... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	San-Francisco—Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Boston	San-Francisco ... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *vià* Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921

ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 29.—ROUTE DE BOSTON, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston ... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York	Philadelphie ... Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie	St-Louis—Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco ... Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Boston	San-Francisco ... Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *vià* Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266

ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 30.—Route de New-York, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool........	New-York.................. ....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	823	948
Chicago	Omaha..........Ch. de fer Chicago, Rock Island et Pacifique	434	500
Omaha	Ogden..................Chemin de fer "Union Pacific"	896	1,033
Ogden	San-Francisco.............. do "Central Pacific"	776	895
Total—New-York	San-Francisco.............................. Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco	Yokohama..................................Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Chicago et San-Francisco....	10,493	12.095

ROUTE K 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 31.—Route de New-York, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York .... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	St-Louis—Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	961	1,108
Saint-Louis..	San-Francisco........Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York. ...	San-Francisco.......................................Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.......	10,637	12,262

ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32.—Route de New-York, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York ..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Saint-Louis—*viâ* Ligne Vandalia :— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis	924	1,065
Saint-Louis	San-Francisco...Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York	San-Francisco ..... Chemin de fer	3,036	3,500
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219

ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33.—Route de Philadelphie, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie ..... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	Jonction de Bethlehem..Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Jonct. de Bethlehem.	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	783	903
Chicago	San-Francisco ..... *Voir* Route K 1	2,106	2,428
Total—Philadelphie	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—ROUTE DE PHILADELPHIE, *CINCINNATI*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool............	Philadelphie..................................Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie..........	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis............	San-Francisco..........Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco..Chemin de fer	2,995	3,453
San-Francisco	Yokohama..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, *viâ* Philadelphie, Cincinnati, St-Louis et San-Francisco..	10,740	12,380

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—ROUTE DE PHILADELPHIE, *INDIANAPOLIS*, ST-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool...............	Philadelphie ....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis—Ligne Vandalia:—Ch de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis	846	975
Saint-Louis..............	San-Francisco.........Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco..Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco	Yokohama..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, *viâ* Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco..	10,703	12,337

ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 36.—Route de Baltimore, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore ....Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore..................	Chicago ....Chemin de fer de Baltimore et Ohio	740	853
Chicago..................	San-Francisco .... *Voir* Route K 1	2,106	2,428
Total—Baltimore	San-Francisco ....Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco	Yokohama..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool......	Yokohama, *viâ* Baltimore, Chicago et San-Francisco..........	10,766	12,410

ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 37.—Route de Baltimore, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.	Baltimore.. Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	798	920
Saint-Louis..............	San-Francisco ... .Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore.....	San-Francisco ....Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco..........	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool......	Yokohama, *viâ* Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—ROUTE DE BALTIMORE, *INDIANAPOLIS*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore ....Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	Saint-Louis—*Ligne Vandalia* :—		
Baltimore	Jonction Harrisburg..........Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg	Saint-Louis............Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis....	755	870
Saint-Louis	San-Francisco........Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore	San-Francisco ....Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total Liverpool......	Yokohama, *viâ* Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco..	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—ROUTE DE RICHMOND, *LOUISVILLE*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ....Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Huntingdon....................Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon	Lexington....................Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington	Louisville ....Chemin de fer Louisville et Nashville	82	94
Louisville	Mount-Vernon. Ch. de f. de Louisville, Evansville et St-Louis	162	187
Mount-Vernon	St. Louis ....Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis..............	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San Francisco ....Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397

ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—ROUTE DE RICHMOND, *CINCINNATI*, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ....Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Washington. Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington	Saint-Louis Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis	San-Francisco.. Chemin de fer Saint-Louis et San Francisco.	2,112	2,435
Total—Richmond	San-Francisco ....Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478

ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—ROUTE DE RICHMOND, NOUVELLE-ORLEANS ET SAN FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.	Richmond..Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Atlanta .... Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta	Montgomery............Chemin de fer de l'Ouest de l'Alabama	152	175
Montgomery	Nouvelle-Orléans...... Chemin de fer Louisville et Nashville	278	321
Nouvelle-Orleans	El Paso...Réseau de chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso...................	Tulare .... .Chemin de fer Southern Pacific	8[illegible]2	947
Tulare	San-Francisco ....Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond .. .	San Francisco..Chemin de fer	2,995	3,452
San-Francisco	Yokohama ....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool......	Yokohama, *viâ* Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—ROUTE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Nouvelle-Orléans............ .... Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans	El Paso.........Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare .... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco .... do Central Pacific	218	251
Total—N.-Orléans....	San-Francisco ....Chemin de fer	2,089	2,407
San-Francisco	Yokohama .... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

RÉSUMÉ.

Nº 43.—Routes I 1 à O—toutes deux inclusivement.

Etat comparatif.

Distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par les Etats-Unis, *vià* San-Francisco.

Pour détails *voir*	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
J 1	Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921
I 2	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco	10,404	11,992
I 1	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006
K 1	New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095
K 3	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219
K 2	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,637	12,262
J 2	Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266
L 1	Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314
L 3	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San Francisco	10,703	12,337
L 2	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,740	12,380
N 1	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397
M 1	Baltimore, Chicago et San-Francisco	10,766	12,410
N 2	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478
M 2	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484
N 3	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499
M 3	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,861	12,519
O	Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

N.B.—*Voir* résumé Nº 19—Routes par le Canada, *viâ* Port-Moody.

N° 44.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTES.

1. L'ouverture du chemin de fer de Québec à Vancouver.
2. L'équipement jusqu'au 31 décembre 1888.
3, 4, 5, 6. Le trafic, les recettes, frais d'exploitation, et description du fret transporté, 1884-85-86-87.
7. Le transfert du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
8. Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.
9. L'abandon du droit de monopole.

NOTE 1.

La dernière fiche fut enfoncée à l'est de Kamloops, le 7 novembre 1885, date de l'arrivée d'un train spécial à Port-Moody.

Le 28 juin 1886, un train direct quitta Montréal pour Port-Moody, et arriva à l'ancien terminus à l'heure fixée par la table horaire.

Le chemin a été ouvert au transport régulier des passagers et du fret, le 26 juillet 1886, de Québec à Vancouver, terminus, situé à 14 milles à l'ouest de Port-Moody (premier terminus) pour le plus grand avantage des vaisseaux océaniques et autres.

La longueur totale du chemin, d'après la table horaire, publiée le 26 juillet 1886, par la compagnie du Pacifique est comme suit:

	Milles statutaires.
De Québec à Vancouver, *viâ* la Jonction Saint-Martin, sans arrêter à Montréal	3,053
De Québec à Vancouver, *viâ* Montréal	3,078

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE 2.—EQUIPEMENT jusqu'au 31 décembre, chaque année.

Description.	1885. — Nombre.	1886. — Nombre et coût.	1887. — Coût.
Locomotives	336	372	
Chars à passagers, première et deuxième classes, chars au bagage et chars-dortoirs pour les colons	289		
Chars-dortoirs et réfectoires de première classe	31		
Chars-parloirs, officiels et des paie-maîtres	25		
Chars à fret et aux bestiaux, de toute espèce	7,838		
Fourgons de conducteurs	168		
Chars de pensions, chars pour les outils, auxiliaires	48		
	8,399	8,880 $10,520,959	$10,570,933

NOTE 3.—TRAFIC.

Description.	Année	Nombre.	Taux moyen par mille.	Longueur en milles de toutes les lignes de la compagnie.
			Centins.	
Passagers	1885	1,660,719	2·45	4,338
	1886	1,899,319	2·10	4,651
	1887	....	1·98	4,960
Tonnes de fret	1885	1,996,355	1·20	4,338
	1886	2,046,195	1·10	4,651
	1887	....	1·006	4,960

Il est digne de remarque qu'en Canada les taux moyens des chemins de fer locaux sont moindres que dans tout autre pays, et que dans les anciennes provinces du Canada spécialement, ces taux sont moins élevés que dans tout autre district de l'Amérique ou de l'Europe.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 1885, 1886 et 1887, proviennent de taux beaucoup moindres que ceux de la plupart des lignes voisines des Etats-Unis, tel qu'indiqué en partie, par l'état comparatif publié dans le rapport des travaux publics pour 1885-86.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE 4.—Recettes.

Détails.	1884.	1885.	1886.	1887.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Passagers	1,980 902 30	2,859,222 98	3,170,713 69	3,453,818 49
Frêt	3,410,365 39	4,881,865 58	6,112,379 89	6,924,130 47
Malles	85,736 83	137,151 92	205,024 18	241,949 05
Messagerie	95,671 68	172,303 01	206,873 41	235,035 09
Chars parloirs et dortoirs	43,492 60	73,523 55	118,658 99	176,826 39
Divers, télégraphes, etc	134,352 47	244,426 08	268,154 43	574,653 31
Total, recettes brutes	5,750,521 27	8,368,493 12	10,081,803 59	11,606,412 80

NOTE 5.—Coût de l'exploitation.

Détails.	1884.	1885.	1886.	1887.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Conduite du transport	.....	1,225,801 71	.....	1,831,211 21
Entretien du chemin et des édifices	.....	961,330 34	.....	1,871,175 41
Pouvoir moteur	.....	1,915,250 49	.....	2,969,716 91
Entretien des chars	.....	399,084 37	.....	612,052 66
Chars parloirs et dortoirs	.....	24,098 99	.....	52,468 57
Dépenses des vapeurs des lacs	.....	165,430 08	.....	122,724 91
Dépenses générales	.....	452,280 47	.....	462,150 08
Télégraphe commercial	.....	.....	.....	180,794 89
Dépenses totales	4,558,630 75	5,143,276 45	6,378,317 59	8,102,294 64
Recettes nettes	*1,191,890 52	†3,225,216 67	3,703,486 00	3,504,118 16
A déduire les dépenses fixes de l'année	.....	.....	3,068,042 00	3,250,263 81
Surplus	.....	.....	635,444 00	253,854 35

*Comprenant les matériaux de construction disponibles, $623,193.
†Comprenant les matériaux de construction disponibles, $716,418.

NOTE 6.—Description du fret transporté.

Description.		1885.	1886.	1887.
Farine	Barils.	La grande partie des statistiques ont été perd's lors de l'incendie de la gare et des bur. d ch de fer C. du P. à Winnipeg.	1,000,044	1,010,157
Grain	Minots		10,960,582	15,013,957
Bestiaux	Têtes.		244,257	205,572
Bois	Pieds.		327,700,432	310,180,542
Bois de chauffage	Cordes		75,625	97,541
Articles manufacturés	Tonnes		476,698	470,699
Autre articles	"		498,940	534,976
Fret en général	"	1,996,355	.....	.....

NOTE 7.—TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD—QUÉBEC A MONTRÉAL

La section de l'Est du chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie ou le syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883 ; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passèrent à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 20 avril 1883.

La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 58, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à $1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de $525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables :—

Pour le terrain du Palais à Québec	$40,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de $970,000 sur les $1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou en partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque, de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer ; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont suffisantes pour payer ces intérêts ; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux $970,000 ci-dessus, cessera.

NOTE 8.—REMBOURSEMENT DE L'EMPRUNT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

L'Acte 49 Vic., chap. 9, du 2 juin 1886, pourvoit au paiement et au règlement de tout le montant dû, avec intérêts, des emprunts et avances jusqu'ici autorisés par l'Etat en faveur de la compagnie, formant en tout la somme de $29,880,912, dont la somme de $19,150,700 sera payée en deux versements égaux, le premier, le 1er mai, et le deuxième, le 1er juillet 1886, l'un et l'autre avec leurs intérêts au moment des paiements ; la subvention en terre à la compagnie sera diminuée d'un nombre d'acres suffisant, évalué à $1.50 l'acre, pour éteindre la balance de l'emprunt de $29,880,912 mentionnée dans l'Acte 48-49 Vic., chap. 57, c'est-à-dire que la compagnie rendra à l'Etat une quantité suffisante de terre pour couvrir la balance de $9,880,912. Le remboursement a été fait par la compagnie conformément à l'acte.

NOTE 9—ABANDON DU DROIT DE MONOPOLE.

La convention faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie, pendant la session du parlement fédéral en 1888, pourvoit à la cessation des restrictions contenues dans la clause 15 du contrat original entre le gouvernement et la compagnie relativement aux chartes de chemins de fer aboutissant à la frontière internationale.

La compagnie, par suite de cette convention, pourra se procurer, à un taux d'intérêt très peu élevé, le capital nécessaire pour améliorer la voie ferrée d'une manière permanente, pour en augmenter le matériel roulant et pour faciliter autant que possible le trafic qui s'accroît rapidement, de sorte qu'à l'avenir le surplus des recettes ne sera plus absorbé dans les dépenses nécessaires à ces fins, mais servira au paiement de dividendes aux actionnaires.

Cette convention fut sanctionnée par l'Acte Vict. 52, chap. , 22 mai 1888.

Par cet acte la clause du monopole dans l'Acte 44 Vict., chap. 1, est annulée. Le gouvernement du Canada pourra garantir le paiement, jusqu'à échéance, d'un intérêt de trois et demi pour cent par année sur les obligations de la compagnie, émises jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas quinze millions de piastres ou son équivalent en monnaie sterling,—le principal de ces obligations devant être remboursable, au plus tard, cinquante ans après leur date, et le principal et l'intérêt devant être garantis ainsi qu'il est stipulé dans la convention contenue à l'annexe du présent acte.

La compagnie emploiera le produit de la vente des obligations qui doivent être émises, selon qu'il est prévu à l'appendice annexée à la dite convention et marquée A :—

1. A compte de dépenses de capital sur l'artère principale entre Québec et Vancouver, en bâtisses de différentes espèces, abris contre la neige, voies de garage, ponts permanents, remplissage des ponts sur chevalets, réduction des rampes et courbes, et autres améliorations et facilités, et sur pièces justificatives et bordereaux de paie	$ 5,498,000
2. Pour l'achat de matériel roulant, locomotives, wagons à fret, chars à voyageurs, plates formes, chars pour le transport des outils, charrues pour la neige, etc.	5,250,000
3. Pour les améliorations nécessaires sur la dite artère principale, élévateurs à grain, ponts, ateliers de locomotives, remplissage des ponts sur chevalets, voies de garage, bassins, bateaux à vapeur pour les lacs et les côtes—la balance quelle qu'elle soit, estimé à	4,252,000
	$15,000,000

NOTE.—Les dépenses à faire d'après l'item 3 pourront êtr accrues,e et à cette fin, celles des deux autres items pourront être réduites.

N° 45.—DISTANCES COMPARATIVES.

De Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

D'après les autorités les plus récentes jusqu'en 1888.

Par les routes suivantes.

N° 1.—CANADA.

Route d'été actuelle.

Route de Québec—La plus courte à travers l'Amérique du Nord.

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec, *viâ* Détroit de Belle-Ile ......Océan Atlantique	2,661	3,067
Québec	Vancouver—Directe......Ch. de fer C. du Pacifique	2,648	3,053
Vancouver	Yokohama......Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Détroit de Belle-Ile, Québec et le ch. de fer Canadien du Pacifique ......Route d'été	9,671	11,148

N.B.—La route de l'Atlantique jusqu'à Québec, *viâ* le Cap-Race, est de 158 milles géographiques (égalant 182 milles statutaires) plus longue que *viâ* le Détroit de Belle-Ile.

N° 2.—CANADA.

Route d'hiver projetée.

Par la route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Vancouver.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick...... Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean	Montréal. Par le chemin de fer de la ligne courte *viâ* Mattawamkeag et Sherbrooke	393	452
Montréal	Vancouver......Chemin de fer Canadien du Pacifique	2,521	2,906
Total—Saint-Jean	Vancouver ...... Chemin de fer	2,914	3,358
Vancouver	Yokohama......Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* la Ligne courte et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Route d'hiver projetée......	9,976	11,498

N.B.—Pour les détails de la route de Saint-Jean à Montréal, voir tableaux nos 5, 23, 24. La partie de la route entre Saint-Jean et Montréal, qui traverse le Maine est en voie de construction, et doit être achevée, le 1er juillet 1889, suivant le contrat.

Nº 3.—CANADA.

Route d'hiver actuelle.

Route d'Halifax et Québec.

Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse ... Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax	Québec.. Ch. de fer Intercolon., raccourci de 10 milles en 1885	589	679
Québec	Vancouver—Directe ... Ch. de fer Canadien du Pacifique	2,648	3,053
Total—Halifax	Vancouver ... Chemin de fer	3,237	3,732
Vancouver	Yokohama ... Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Chemin de fer Intercolonial et chemin de fer du Pacifique Canadien ... Route d'hiver	10,099	11,641

Nº 4.—ETATS-UNIS.

Boston, Chicago et San-Francisco.

La route la plus courte des Etats-Unis.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston ... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago... Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	Omaha..... Ch. de fer de Chicago, Rock Island et du Pacifique	434	500
Omaha	Ogden ... Chemin de fer Union du Pacifique	896	1,033
Ogden	San-Francisco ... Chemin de fer Central du Pacifique	776	895
Total—Boston	San-Francisco ... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco. La ligne la plus courte des Etats-Unis ...	10,342	11,921
	DIFFÉRENCE EN FAVEUR DU CANADA.		
	Route de Québec ... Durant la saison de navigation	671	773
	Route d'Halifax et Québec ... Durant l'hiver	243	280
	Saint-Jean, Mattawamkeag et Montréal ... Route d'hiver projetée ...	366	423

Nos 5—6.—EUROPE ET ASIE.

Route du canal de Suez.

Par eau—Gagnant l'Est.

De	A	Milles géographiques.
	Route N° 5.	
Liverpool..............	Gibraltar ....Océan Atlantique	1,258
	Suez. Par l'Atlantique, la Méditerranée et le canal de Suez, de Port Saïd à Suez..	3,184
	Aden ou extrémité sud de la mer Rouge, à l'entrée ouest du détroit de Bab-el-Mandeb	4,484
	Pointe de Galle, à l'extrémité sud de l'Ile de Ceylon. Par l'océan Indien..	6,709
	Singapour, à l'extrémité sud-est du détroit de Malacca..................	8,133
	Yokohama, Japon. Par la mer de Chine et l'océan Pacifique Nord....	11,043
	Route N° 6.	
Liverpool	Détroit de la Sonde, entre les îles de Sumatra et Java. Par l'Atlantique, la Méditerranée, le canal de Suez et l'océan Indien..........	8,374
	Yokohama, Japon. Par la mer de Java, de Chine et l'océan Pacifique Nord..	11,629

N.B.—Le canal de Suez, depuis Port Saïd, sur la Méditerranée, jusqu'à Suez, à l'extrémité nord ou supérieure de la mer Rouge, mesure 766 kilomètres = 103 milles statutaires = 89·4 milles géographiques. Quantité totale d'excavation faite sur ce canal, 75,000,000 de mètres cubes = 98,100,000 de verges cubes, mesure anglaise.

N° 7.—AMÉRIQUE CENTRALE.
Route du Canal Panama.
Entièrement par eau—Gagnant l'ouest.

De	A	Milles géographiques.
Liverpool	Panama, Amérique-Centrale, *viâ* Bermude, la passe entre Cuba et Hayti et la Jamaïque, Océan Atlantique nord et mer des Caraïbes	4,785
Panama	Yokohama, sur la côte sud-est du Japon............Océan Pacifique Nord	8,029
Liverpool	Yokohama .... Total	12,814

N° 8.—SOMMAIRE.
Distances comparatives—Liverpool a Yokohama.
Par les routes précédentes, nos 1 à 7.

Nombre de la route.	Routes.	Milles géographiques.
	Canada—Amérique du Nord.	
1	Québec et Vancouver. Route d'été actuelle, la plus courte en traversant le continent, comprenant 3,053 milles statutaires ou 2,648 M G. de chemin de fer..........	9,671
2	Saint-Jean, Montréal et Vancouver. Par la Ligne Courte, *viâ* Mattawamkeag, Etat du Maine, et Lennoxville, comprenant 234 M.S. = 203 M.G. de chemin de fer, en progrès	9,976
3	Halifax, Québec et Vancouver. Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique. Route d'hiver actuelle comprenant 3,732 M.S. = 3,237 M.G. de chemin de fer	10,099
	Etats-Unis—Amérique du Nord.	
4	Boston, Chicago et San-Francisco. La route la plus courte des Etats-Unis, comprenant 3,432 M.S. = 2,977 M.G. de chemin de fer	10,342
	Europe et Asie.	
5	Gibraltar, Canal de Suez, détroit de Malacca et Singapour................................	11,043
6	do do détroit de la Sonde..	11,629
	Amérique Centrale.	
7	Bermude et Jamaïque, sur l'Océan Atlantique Nord et la mer des Caraïbes, le canal de Panama et l'Océan Pacifique Nord	12,814

N° 46.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE

A L'OUEST ET AU SUD DE MONCTON.

Montréal à Moncton et Halifax.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles statutaires	Subvention annuelle.
		$
Montréal au Saint-Laurent (Pont de Lachine) déjà construit	9	
Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville ....Sous contrat	100	71,100
Lennoxville à rivière Moose, un point environ 8 milles à l'est de la frontière ouest entre la province de Québec et l'Etat du Maine, que traverse le chemin de fer International, déjà construit	89	
Rivière Moose à Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Central du Maine. Sous contrat	134	115,500
Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Droit de passage sur les voies existantes a déjà été obtenu	81	
Harvey à un point sur le chemin de fer International près la station Salisbury. Sous contrat	113	63,400
Route du parcours sur l'Intercolonial jusqu'à Moncton	10	
Total—Montréal à Moncton, tel qu'adopté par O.C., 14 juin 1886, partageant les $250,000 comme suit	536	250,000
do Moncton à Halifax, *viâ* chemin de fer Intercolonial	188	
do Montréal à Halifax par la Ligne Courte	724	
do do do chemin de fer Canadien du Pacifique et Intercolonial	850	
Différence en faveur de la Ligne Courte	126	

N.B.—Le contrat original pour la construction des chaînons de connexion sur la "Ligne Courte," entre Montréal et Moncton, ou pour 347 des 536 milles de son parcours, fut accordé le 14 décembre 1885, à la compagnie du chemin de fer International, qui, avec le consentement de l'Etat, le transféra le 6 décembre 1886, à la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. En vertu de ce dernier contrat, le chemin doit être achevé le 1er juillet 1889.

En vertu d'un contrat en date du 6 décembre 1886, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail perpétuel de la ligne avec les intérêts de la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

Le chemin de fer appelé la "Ligne Courte," à l'est de Montréal, est en construction ; le pont qui traverse le Saint-Laurent, à Lachine, environ 1 mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et 9 milles à l'ouest de Montréal, fut commencé en 1886, complété ensuite et traversé le 25 juillet 1887, à 4 p.m., par un convoi spécial portant Sir George Stephen, Sir Donald Smith, Hon. J. H. Pope, W. C. Van Horne, vice-président, R. B. Angus et F. G. Shaughnessy.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, appelé la "Ligne Courte," à l'ouest de Montréal, *viâ* Vaudreuil, Saint-Polycarpe et Smith's-Falls, gagnant Perth, Peterboro' et Toronto, fut terminé vers l'automne de 1887 ; les ponts de fer qui traversent la rivière Ottawa, à Ste-Anne et Vaudreuil, et la rivière Delisle, etc., sur cette voie, sont indépendants de ceux du chemin du Grand-Tronc.

PONT DE LACHINE.

Les plans de ce pont furent d'abord approuvés par un ordre en conseil, du 1er avril 1882, et modifiés subséquemment par un ordre en conseil du 14 novembre 1885. Ces plans approuvés représentent un pont d'acier, avec piles de pierre, deux arches de 408 pieds, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds, chacune. Les 216 pieds des deux arches sur le milieu du chenal, sont à 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été; ces deux arches sont construites sur le principe "cantilever", travées contre-balancées.

Nº 47.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE A L'EST DE MONCTON.

Moncton à Sydney, etc.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles	Subventions en argent.
		$
Moncton à Oxford, *viâ* le chemin de fer Intercolonial, déjà construit.	80	
Oxford à New-Glasgow. Nouvel embranchement pour relier l'Intercolonial au chemin de fer Eastern Extension au lieu de la route actuelle de l'Inter. *viâ* Truro, 89 milles de longueur. Donnés à l'entreprise à la Cie du chemin de fer E. Ext. le 28 juillet 1882 ; les travaux furent discontinués par cette compagnie en août 1883, et l'on demanda des soumissions le 20 octobre 1887, pour l'achèvement de 42 milles	70	224,000
New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer Eastern Extension qui est construit	80	
Canso, à Point Tupper, passant par le lac McIntyre, Grand Narrows, et la rive sud du Petit-Bras-d'Or à Sydney, avec un embranchement à North Sydney, l'artère principale ayant une longueur de 91·5 milles, et l'embranchement une longueur de 3·25 milles. (De Sydney à Louisbourg il existe déjà une ligne de chemin de fer). Le tracé de la ligne a été approuvé par O. C., 29 octobre, 1886. On demanda des soumissions peu de temps après et l'on accorda le contrat, le 28 janvier 1887, à Sims et Slater. Le chemin doit être terminé le 30 juin 1888	91·5	A partir d'Oxford 706,000
Total, Moncton à Sydney, vers l'est.	321·5	930,000
do do Montréal, vers l'ouest	536·0	5,000,000
do Montréal à Sydney, ligne courte	857·5	5,930,000

N.B.—La distance de Canso à Louisbourg, suivant le tracé de 1885, est de 83 milles, ou 8·5 de moins qu'entre Canso et Sydney

Distance totale de Montréal à Louisbourg, par la ligne courte, 849·0 milles.

N° 48.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET ROUTE OCÉANIQUE.

TRAVERSÉE DE L'OCÉAN PACIFIQUE PAR L' " ABYSSINIA."

Vaisseau pionnier de la compagnie.

YOKOHAMA À VANCOUVER.

Le paquebot à vapeur, " Abyssinia", le premier des vaisseaux de la ligne transpacifique, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, laissa Yokohama, Japon, mardi, le 31 mai, à 7 a.m., avec une cargaison de 1,200 tonnes de thé, d'autres marchandises et un certain nombre de passagers; il arriva au bassin de Vancouver à 5.30 a.m., mardi, le 14 juin, après avoir passé Victoria à 3.10 p.m., sans y faire escale, et jeta l'ancre dans la baie des Anglais, le jour précédent, à 9.25 p.m.

Durant les 8 premiers jours du voyage le temps fut couvert et parfois embrumé, les vents, forts et variables empêchèrent de déployer les voiles, et ce n'est que pendant les derniers jours de la traversée, à l'entrée du vaisseau dans les détroits de San Juan de Fuca, qu'on mît les voiles dehors. Rien d'important arriva durant le voyage et pas un accident ne troubla le plaisir des passagers de l' " Abyssinia," sous le commandement du capitaine Marshall.

Le vaisseau fit sa course en suivant le " Grand Cercle " et abrégea de 10 milles la distance indiquée sur la carte du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les voyageurs de Liverpool à Yokohama, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Québec à Vancouver, évitent la haute température que l'on éprouve de Liverpool à Yokohamo, *viâ* les détroits de Malacca, route plus longue de 1,372 milles. La distance totale entre ces deux points étant de 9,671 milles par le Pacifique et de 11,043 milles par Malacca.

La distance entre Hong-Kong et Vancouver est de 5,758 milles et de Yokohama à Vancouver par les Grands Cercles, de 4,334 milles (28 milles moindre que n'indiquent les tableaux précédents 1, 2, 3.)

La traversée de Yokohama à Vancouver, s'est faite en 13 jours et 14 heures.

La plus longue distance parcourue en 24 heures, a été 324 milles, et la plus courte, 279 milles.

Une partie de la cargaison de thé que portait l' " Abyssinia " était consignée à Everett, Fraser et Cie, New-York, où elle fut expédiée, par train rapide, le jour même de son arrivée à Vancouver, et fit le plus court trajet connu de Yokohama à la côte de l'Atlantique.

———

N° 49.—CANAL DE PANAMA.

Le canal de Panama, de Colon ou Aspinwall, sur l'Atlantique, à Panama sur le Pacifique, mesure 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires = 39·4 milles géographiques; possède deux bons ports à ses extrémités; un chemin de fer est en exploitation le long du canal, dont les travaux progressent, et seront terminés, dit-on, vers 1890.

La quantité totale des déblais pour un canal d'un seul bief sans écluses, est estimée à 46,150,000 mètres cubes = 60,364,200 verges cubes, mesure anglaise.

MODIFICATION DU PROJET DE CONSTRUCTION.

Le canal de Panama doit avoir des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, pour le présent, afin de l'ouvrir à la navigation le plus tôt possible.

On dit que M. de Lesseps, a modifié ses plans concernant le canal de Panama, et que cette grande voie marine sera construite avec des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, comme on l'avait proposé, bien que M. de Lesseps dise que le projet original doive se réaliser éventuellement.

Henry B. Slaven, président de "The Contracting and Dredging Company" qui a été activement engagé au creusage du canal depuis le commencement, arriva d'Europe à New-York, le 28 novembre 1887.

Au cours d'une entrevue, il disait: "Le canal est plus qu'à demi fait. Il est ouvert aujourd'hui pour les vaisseaux tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires de sa longueur totale qui est de 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires. Cette section de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires, est celle qui aboutit à l'Atlantique et a été creusée par nous. Nous aurons creusé 24 kilomètres ou 14·9 milles statutaires vers le 1er juillet, et une compagnie française aura complété 5 autres kilomètres ou 3·1 milles statutaires sur l'autre partie du canal aboutissant au Pacifique. Au delà de nos limites, il y a une autre section de 20 kilomètres qu'une compagnie française a entreprise, mais on y a peu travaillé. Si les entrepreneurs français exécutent leur contrat, comme ils le devraient, cette section ne causera pas d'inquiétude aux actionnaires. Reste encore, cependant, une section de 25 kilomètres = 15·53 milles statutaires qui comprend l'arête ou la vertèbre de l'isthme. L'élévation varie de 50 à 287 pieds au-dessus du niveau moyen des deux océans. On a fait beaucoup de travaux sur cette section, mais c'est à cet endroit que le creusement est plus considérable (suivant le projet original examiné par le Congrès International en 1879, la plus grande profondeur à atteindre pour un canal à niveau est de 87 mètres = 285·4 pieds anglais, au-dessus de la surface de l'eau, sur un parcours de 1 kilomètre = 0 62 mille statutaire. Si l'on construit un tunnel de 6 kilomètres = 3·72 milles statutaires, la profondeur de l'excavation peut être réduite à 34 mètres = 111·5 pieds. Si l'on construit des écluses, il en faudra 13, et la profondeur du creusage sera encore diminué.) M. Eiffel, probablement mieux connu en Amérique, comme le constructeur de la tour, haute de 1,000 pieds, à Paris, pour la prochaine exposition, a le contrat pour les écluses. Lui et M. de Lesseps, seront à Panama en janvier 1888. Les écluses seront faites surtout de fer entre les biefs. M. Slaven a de plus fait connaître que la compagnie avait en mains $35,000,000 en espèces, et qu'il n'y aurait pas de difficulté à obtenir l'argent nécessaire pour compléter le canal. Voir "*Montreal Gazette*" 30 novembre 1887.

N° 50.—PRINCIPAUX PROJETS DE CANAUX INTEROCÉANIQUES. SUR L'ISTHME DE L'AMÊRIQUE CENTRALE, EXAMINÉS PAR LE CONGRÈS INTERNATIONAL DE 1879.

1.—Tracé par l'Isthme de Téhuantépec, Mexique :

Longueur, 240 kilomètres ou 149·13 milles statutaires anglais;
Nombre des écluses, 120;
Temps du passage, 12 jours.
On ne peut faire qu'un canal à écluses.

2.—Tracé par le lac de Nicaragua et par Costarica :

Longueur, 292 kilomètres ou 181·44 milles statutaires anglais;
Nombre des écluses, 17;
Temps du passage, 4 jours ½.
On ne peut faire qu'un canal à écluses.

3.—Tracé à niveau et à ciel ouvert par l'Isthme de Panama, Colombie :

Adopté par le Congrès :

Longueur, 73 kilomètres ou 45·35 milles statutaires anglais;
Temps du passage, 2 jours;
Hauteur maximum de la tranchée au-dessus de l'eau :—87 mètres = 285·4 pieds anglais, sur un parcours d'un kilomètre environ ou de 0·62 mille statutaire anglais.

En modifiant un peu le tracé, le même projet peut-être exécuté, si l'on veut éviter la tranchée, avec un tunnel de 6 kilomètres ou de 3·728 milles statutaires anglais de longueur et 34 mètres = 111·5 pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer.

On peut aussi à Panama construire un canal à écluses. Ce tracé comporterait 13 écluses;

On voit donc que le tracé par Panama se présente à toutes les combinaisons, en offrant des avantages sur tous les autres projets.

4.—Tracé par l'Isthme de San Blas, Colombie :

Longueur, 53 kilomètres ou 32·93 milles statutaires anglais;
Longueur du tunnel, 16 kilomètres ou 9·94 milles statutaires anglais;
Temps du passage, 1 jour.

5.—Tracé par l'Atrato-Napipi, Colombie :

Longueur, 290 kilomètres ou 180·2 milles statutaires anglais;
Nombre des écluses, 2;
Longueur du tunnel, 4 kilomètres ou 2·49 milles statutaires anglais;
Temps du passage, 3 jours.

NOTE.

CANAL DE SUEZ.

Le canal de Suez a une longueur de 166 kilomètres ou de 103·15 milles statutaires anglais; les déblais qu'a nécessité sa construction se sont élevés à 75 millions de mètres cubes, mesure française, ou à 98,100,000 verges cubes, mesure anglaise.

Il n'y avait, au début, ni port de débarquement, ni chemin de fer, ni eau potable.

CANAL DE PANAMA.

Le canal, *à niveau et à ciel ouvert*, par Panama, exige l'enlèvement de 46,150,000 mètres cubes ou de 60,364,200 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités sont deux bons ports très fréquentés, un chemin de fer longe le tracé, l'eau potable y est abondante.

CANAL DU NICARAGUA.

Le canal *à écluses* du Nicaragua demande un déblais total de 53,793,000 mètres cubes ou de 70,361,244 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités n'existe aucun port, car celui de Greytown sur l'Atlantique, est aujourd'hui entièrement comblé par les sables d'appart du fleuve San Juan; il n'y a pas de voie ferrée, l'eau potable y est abondante.

MESURES FRANÇAISES ET ANGLAISES.

1 mètre, français	= 3·28 pieds anglais.
1 mètre cube, français	= 1·308 verges cube, anglaise.
1 kilomètre français	= 0·62138 mille statutaire, anglais.
1 mille statutaire anglais	= 0.86755 mille géographique anglais.
1 mille géographique anglais	= 1·152664 mille statutaire anglais.

N° 51.—CANAL DE SUEZ.

L'Angleterre continue encore de cueillir les principaux profits de la marine dus à l'existence du canal de Suez, dont elle est devenue une actionnaire puissante et à large contrôle, par suite de la politique hardie de feu Lord Beaconsfield. Des 395,840 parts de la compagnie, le gouvernement britannique en a acheté 176,602 du Khédive d'Egypte. Le canal a une longueur d'environ 100 milles et relie la Méditerrannée à la mer Rouge, raccourcissant ainsi de beaucoup la route vers l'est, au lieu du grand circuit par le cap Horn. L'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique offre aux autorités militaires d'Angleterre une autre route par où elles pourraient rapidement transporter des troupes aux Indes sans traverser un territoire étranger. Le canal de Suez en cas de guerre pourrait être bloqué ou obstrué par des vaisseaux submergés de manière à empêcher la navigation ou à la rendre difficile. Dans ce cas, la grande route interocéanique du Canada serait d'une valeur immense et le jour viendra peut-être où son importance au point de vue militaire sera plus sérieusement considérée qu'elle ne le semble à présent.

D'après un résumé du dernier rapport annuel de la compagnie du canal de Suez il appert que le nombre de vaisseaux qui ont traversé le canal en 1887, a été de 3,137 jaugeant 8,430,643 tonneaux. De ces 3,137 navires, 2,330 étaient anglais, et 807 appartenaient à d'autres nations, dont 183 à la France, 159 à l'Allemagne, 138 à l'Italie, 123 à la Hollande, 82 à l'Autriche et à la Hongrie, 28 à l'Autriche, 26 à l'Espagne, 23 à la Russie. 3 vaisseaux américains seulement, traversèrent le canal. Il y passa 173,788 personnes, dont 91,996 étaient soldats, 53,415 passagers civils, et, 19,610 pélerins mahométans. (Voir "*Montreal Gazette,*" avril 1888.

ADDENDUM.

Voir N° 22. Partie II.

CHEMINS DE FER A LA BAIE-D'HUDSON.

Chemin de fer subventionné—De Winnipeg à un point situé au Port-Nelson, ou dans les environs, sur la Baie d'Hudson.

Longueur totale....................................	650 milles.
Subvention en terres..................................	6,880,000 acres.

Voir acte 49 Vict., chap. 73, 1886, et aussi l'ordre en conseil, du 11 mai 1885.

Le chemin de fer devra être complété le ou avant le 11 mai 1890.

CHEMIN DE FER PROJETÉ—LAC NIPISSINGUE A LA BAIE-D'HUDSON.

1ère section.—North Bay, près de l'extrémité est du lac Nipissingue, 20 milles à l'ouest de la station de Callender, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Témiscamingue......................	81	milles.
2ème section.—Lac Témiscamingue au lac Abittibi...	94	"
3ème section.—Lac Abittibi à Moose Factory, Baie d'Hudson..	175	"
Longueur totale, environ................	350	"

Une compagnie pour la construction de ce chemin de fer a été incorporée en 1884 par l'Acte 47 Vict., chap. 80.

Cet acte a été amendé par l'Acte 49 Viet., chap. 77, 1886, accordant un délai pour l'époque de l'achèvement.

Les travaux seront commencés			2 juin 1888
La 1ère section sera achevée en			1890
La 2ème	do	do	1892
La 3ème	do	do	1894

LAC SAINT-JEAN A LA BAIE-D'HUDSON.

Le lac Saint-Jean est à 350 milles ou à la même distance du poste de la Baie-d'Hudson près de l'embouchure de la rivière Rupert sur la Baie-d'Hudson, à l'est et au sud de la Baie James, que le lac Témiscamingue se trouve à partir de "Moose Factory" qui est situé sur le côté ouest près de l'extrémité de la même baie.

Une ligne droite entre le lac Saint-Jean et la Baie-d'Hudson passerait à environ 60 milles au sud du grand lac Mistassini qui se décharge dans la rivière Rupert dont le volume est aussi grand sinon plus que celui de la rivière Saguenay.

PARTIE V.

—o—

DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS

CANADA,

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION,

1er JUILLET 1867.

DEPENSE

SUR LA

CONSTRUCTION DES TRAVAUX PUBLICS,

HAUT ET BAS-CANADA,

DEPUIS LA CONFÉDÉRATION, 1ER JUILLET 1867.

Sommaire de la dépense par les gouvernements provinciaux pour la construction des travaux publics du Bas et du Haut-Canada, avant la confédération, 1er juillet 1867.

Travaux.	Bas-Canada, maintenant prov. de Québec.	Haut-Canada, maintenant prov. d'Ontario.	Totaux.
	$ cts	$ cts.	$ cts.
Canaux (non compris les améliorations des rivières)	6,912,308 24	16,188,747 01	23,101,055 25
Travaux sur les rivières navigables, ou amélioration des rivières	14,394 61	13,959 72	28,354 33
Total, canaux et rivières	6,926,702 85	16,202,706 73	23,129,409 58
Ports et jetées	1,366,378 66	855,139 53	2,221,518 19
Phares, balises et bouées	1,144,690 70	541,300 14	1,685,990 84
Glissoires, digues, jetées et estacades	748,783 18	597,869 49	1,346,652 67
Chemins, y compris les ch. à barrière et de colonisat.	3,760,381 25	3,113,623 69	6,874,004 94
Ponts, non compris ceux sur les chemins à barrière et de colonisation, dans le coût desquels sont compris les ponts	353,357 81	256,927 27	610,285 08
Edifices publics, excepté ceux construits par des institutions de charité ou dons privés	4,094,687 85	5,141,872 85	9,236,560 70
Navires provinciaux, la moitié du coût total imputé à chaque province	253,856 41	253,856 42	507,712 83
Total du coût des travaux, non comp. les ch. de fer.	18,648,838 71	26,963,296 12	45,612,134 83
Chemins de fer, non compris les lignes auxiliaires dans les Etats-Unis (*Voir* note A, ci-dessous.)	43,276,252 42	93,486,964 58	136,763,217 00
Total du coût des travaux, y compris les ch. de fer.	61,925,091 13	120,450,260 70	182,375,351 83
A déduire :—Dépense à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, en tant que constatée	37,336,301 26	84,828,450 50	122,164,751 76
Total, dépense du gouvernement	24,588,789 87	35,621,810 20	60,210,600 07
Note A—Dépense du gouvernement sur les chemins de fer, compris ci-dessus	7,098,893 26	13,165,906 75	20,264,800 01

Pour les détails du sommaire ci-dessus, voir appendice n° 70 du Rapport général des Travaux publics, 1867, pages 481 à 613, par G. F. Baillairgé.

DEPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,

CANADA

POUR

CONSTRUCTION ET AMELIORATION,

ENTRETIEN ET REPARATIONS,

1867-1886,

SUIVANT L'ÉTAT PRÉPARÉ PAR

O. DIONNE,

Comptable du Département des Travaux Publics.

1867—

N° 1.—TABLEAU indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour
précèdent et

Numéro.	Travaux.	Exercice clos			
		1871.		1872.	
		I.	$ cts.	II.	$ cts.
	Ports—				
1	Bayfield (municipalité de Stanley)	......	......	......	......
2	Cobourg (Commission du Havre, Cobourg)	......	......	......	......
3	Collingwood (Compagnie du chemin de fer du Nord)	......	......	......	......
4	Goderich (municipalité du Township de Goderich)	......	......	......	......
5	Meaford (do de Saint-Vincent)	......	......	......	......
	Total, ports	......	......	......	......
	Rivières—				
6	Rivière Napanee, Ont	......	......	......	......
7	do Thames do	198	2,400 00	......	......
	Total, rivières	......	2,400 00	......	......
8	Chemins et ponts—				
	Pont du Portage-du-Fort (bâti par le gouvernement d'Ontario)	......	......	252	1,500 00
	Grands totaux	......	2,400 00	......	1,500 00

N.B.—Les chiffres dans la 1re colonne de chaque année indiquent la partie de la page des "Comptes publics," sauf là où il est indiqué autrement.

1877.

la construction, etc., des travaux sous-mentionnés, et compris dans les tableaux qui qui suivent.

le 30 juin.										Total.	Numéro.
1873.		1874.		1875.		1876.		1877.			
II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	$ cts.	
......	......	......	......	......	......	......	......	254	10,000 00	10,000 00	1
......	......	......	......	......	......	......	......	254	25,507 49	25,507 49	2
......	......	190	15,505 00	237	12,763 26	......	......	......	......	28,268 26	3
......	......	......	......	239	10,000 00	......	......	......	......	10,000 00	4
......	......	......	......	238	10,000 00	......	......	......	......	10,000 00	5
......	......	......	15,505 00	......	32,763 26	......	......	......	35,507 49	83,775 75	
......	......	......	......	......	......	251	5,000 00	......	......	5,000 00	6
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2,400 00	7
......	......	......	......	......	......	......	5,000 00	......	......	7,400 00	
144	4,000 00	......	......	......	......	......	......	......	......	5,500 00	8
......	4,000 00	......	15,505 00	......	32,763 26	......	5,000 00	......	35,507 49	96,675 75	

1878—

N° 2.—ETAT indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la précédents et suivants, depuis le 1er juillet

Numéro.	Nom des travaux.	Dépense du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.		1878.
		$ cts.		$ cts.
	Edifices publics—			
1	Le Cap, citadelle de Québec (corporat. de la cité de Québec)	....	....	....
2	Fortifications do (don de Sa Majesté la Reine)...	....	.. ...	....
3	Salle d'exercice d'Ottawa (corporat. de la cité d'Ottawa)	....	.....	....
	Totaux, édifices publics..................	....	.....	....
	Ports—			
4	Bayfield (municipalité de Stanley)	10,000 00	.....	....
5	Cobourg (commissaires du port de Cobourg)	25,507 49	.....	....
6	Collingwood (compagnie du chemin de fer du Nord)..........	28,268 26	.....	....
7	Goderich (municipalité, township de Goderich)	10,000 00	.....	....
8	Meaford (do de Saint-Vincent)..................	10,000 00	.....	....
9	Rondeau (conseil du comté de Kent)..................	....	.....	....
	Totaux, ports	83,775 75	.....	....
	Rivières—			
10	Napanee, Ontario	5,000 00	.....	....
11	Thames, Ontario..................	2,400 00	.....	....
	Totaux, rivières..................	7,400 00	.....	....
	Chemins et ponts—			
12	Pont du Portage-du-Fort (octroi du gouvern. d'Ontario)...	5,500 00	.....	....
	Grand totaux..................	96,675 75	.....	....

1882.

CONSTRUCTION, etc., des travaux ci-dessous mentionnés, et comprises dans les états 1867 jusqu'au 30 juin 1882.

Exercice terminé le 30 juin.								Total pour 15 ans terminé le 30 juin 1882.	Numéro.
1879.		1880.		1881.		1882.			
II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts		$ cts.	$ cts.	
......	......	......	......	247	2,500 00	......	......	2,500 00	1
......	......	......	......	246	2,433 33	......	......	2,433 33	2
276	2,050 00	228	2,950 00	......	......	......	......	5,000 00	3
......	2,050 00	......	2,950 00	......	4,933 33	......	......	9,933 33	
......	......	......	......	......	......	......	......	10,000 00	4
......	......	......	......	......	......	......	......	25,507 49	5
......	......	......	......	......	......	......	......	28,268 26	6
......	......	......	......	......	......	......	......	10,000 00	7
......	......	......	......	......	......	......	......	10,000 00	8
......	......	......	......	......	......	274	300 00	300 00	9
......	......	......	......	......	......	......	300 00	84,075 75	
......	......	......	......	......	......	......	......	5,000 00	10
......	......	......	......	......	......	......	......	2,400 00	11
......	......	......	......	......	......	......	......	7,400 00	
......	......	......	......	......	......	......	......	5,500 00	12
......	2,050 00	......	2,950 00	......	4,933 33	......	300 00	106,909 08	

1883—1886.

N° 3.—Etat indiquant les montants contribués par les municipalités, etc., pour la Construction, etc., des travaux sousmentionnés, et compris dans les états précédents et suivants.

Numéro.	Travaux.	Depuis le 1er juill. 1867 jusqu'au 30 juin 1882.	Exercice clos le 30 juin — 1883.		1884.		1885.		1886.		Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
		$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts	*II.	$ cts.	$ cts.	
	Edifices publics—											
1	Rocher, citadelle de Québec...	2,500 00	....	....	....	....	....	....	....	....	2,500 00	1
2	Salle d'exercices do ...	....	....	....	....	....	297	5,558 20	329	20,527 40	26,085 60	2
3	Fortifications do ...	a 2,433 33	....	....	....	....	....	....	....	....	2,433 33	3
4	Salle d'exercices d'Ottawa ...	5,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....	5,000 00	4
5	Salle des immigrants, Sarnia	....	....	....	....	b 117 00	....	....	....	....	117 00	5
6	Salle d'exercices de Winnipeg	....	....	....	....	....	305	4,025 27	256	3,004 73	7,030 00	6
7	Bureau de poste do	....	....	....	....	b 414 00	....	....	....	....	414 00	7
	Totaux, édifices publics	9,933 33	....	....	....	531 00	....	9,583 47	....	23,532 13	43,579 93	
	Ports et brise-lames—											
8	Port de Saint-Jean, N.-B......	....	....	....	....	....	323	b 1,751 97	....	....	1,751 97	8
9	do Bayfield Ont.. ...	10,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....	10,000 00	9
10	do Belleville do	....	....	....	....	....	xxxix	3,154 50	....	....	3,154 50	10
11	do Cobourg do	25,507 49	....	....	318	b 450 00	....	....	....	....	25,957 49	11
12	do Collingwood do	28,268 26	....	....	....	....	....	....	....	....	28,268 26	12
13	do Goderich do	10,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....	10,000 00	13
14	Quai de L'Orignal do	....	....	....	322	1,000 00	....	....	....	....	1,000 00	14
15	Port de Meaford do	10,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....	10,000 00	15
16	do Morpeth do	....	....	....	321	1,768 03	331	2,434 24	....	....	4,202 27	16
17	do Newcastle do	....	....	....	321	917 44	xxxix	1,582 56	....	....	2,500 00	17
18	do Owen-Sound do	....	xxxi 294	13,000 00	....	....	....	....	....	....	13,000 00	18
19	do Port-Arthur do	....	....	....	....	....	....	....	228	25,000 00	25,000 00	19
20	do Port-Elgin do	....	....	....	319	736 80	331	2,308 49	313	1,954 71	5,000 00	20
21	do Rondeau do	300 00	....	....	....	....	....	....	....	....	300 00	21
22	do Thornbury do	....	316	2,766 39	323	4,233 61	....	....	....	....	7,000 00	22
23	do Wiarton do	....	....	....	317	16,341 42	xxxix	4,658 58	....	....	21,000 00	23
	Totaux, ports, etc.........	84,075 75	....	15,766 39	....	25,447 30	....	15,890 34	....	26,954 71	168,134 49	

	Rivières—											
24	Napanee	5,000 00									5,000 00	24
25	Thames	2,400 00									2,400 00	25
	Totaux, rivières	7,400 00									7,400 00	
	Glissoires et estacades—											
26	Glissoires de Saint-Maurice		311	1,600 00							1,600 00	26
	Ponts—											
27	Pont Des Joachims				343	7,364 62	336	635 38			8,000 00	27
28	Portage du Fort-du-Pont	5,500 00									5,500 00	28
	Totaux, ponts	5,500 00				7,364 62		635 38			13,500 00	
	Grands totaux	106,909 08		17,366 39		33,342 92		26,109 19		50,486 84	234,214 42	

a. Présent de Sa Majesté la reine. *b.* Dépôts de garantie confisqués aux entrepreneurs. * Partie et page du rapport de l'auditeur-général.

RÉSUMÉ de la dépense annuelle, dans chaque province, pour la construction et l'amélioration des travaux publics, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1886.

Année.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Nouveau-Brunswick.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Divers.	Total.
	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868...	485,206 86	....	22,090 19	138,939 77	133,510 38	....	....	....	130 18	779,877 38
1869...	212,068 11	....	109,272 81	62,432 99	182,298 76	4,213 13	....	....	....	570,285 80
1870...	420,800 64	....	1,020,327 42	387,909 49	202,915 99	52,565 60	15,232 30	....	....	2,099,751 44
1871...	1,163,816 09	....	909,169 15	1,393,851 24	263,730 86	72,717 15	17,443 35	15,074 16	....	3,835,802 00
1872...	1,798,130 55	....	2,544,835 81	1,670,722 69	768,459 05	146,805 44	....	274,683 44	2,776 32	7,206,413 30
1873...	1,553,792 15	....	2,879,278 32	1,614,502 99	1,097,752 09	131,128 07	....	143,292 65	2,330 55	7,422,076 82
1874...	1,127,544 47	69,000 00	2,141,337 86	1,524,390 78	1,533,625 49	120,806 13	....	206,341 75	6,778 19	6,729,824 67
Total.	6,761,358 87	69,000 00	9,626,311 56	6,792,749 95	4,182,292 62	528,235 52	32,675 65	639,392 00	12,015 24	28,644,031 41
1875...	1,433,812 58	85,393 79	1,782,061 44	1,588,187 87	2,401,697 15	326,467 20	236,363 63	522,582 06	14,660 97	8,391,226 69
1876...	683,243 17	120,909 25	634,529 87	1,397,275 70	4,143,771 35	967,823 23	614,864 87	423,065 32	8,519 56	8,994,002 32
1877...	566,366 41	266,425 60	773,230 77	2,303,292 78	3,941,443 00	383,871 58	138,611 87	327,524 21	5,870 89	8,706,637 11
1878...	238,412 84	61,183 08	436,594 40	1,701,403 30	3,736,133 59	958,835 99	71,343 44	160,127 97	8,886 99	7,372,921 60
1879...	238,123 09	72,857 08	314,788 42	1,481,659 12	3,652,781 55	446,273 41	16,150 60	89,624 01	17,828 15	6,330,085 43
Total.	3,159,958 09	606,768 80	3,941,204 90	8,471,818 77	17,875,826 64	3,083,271 41	1,077,334 41	1,522,923 57	55,766 56	39,794,873 15
1880...	169,014 87	49,755 99	432,962 85	2,724,989 97	3,656,606 62	1,708,014 88	67,387 99	144,545 54	12,455 36	8,965,734 07
1881...	260,083 89	52,058 44	363,883 26	1,500,736 14	4,047,365 07	947,639 03	45,261 13	1,057,396 36	16,217 85	8,290,641 17
1882...	362,971 93	37,641 02	263,395 20	1,508,636 64	2,676,566 33	58,063 32	1,754,678 21	1,729,138 91	36,036 23	8,427,127 19
1883...	560,158 53	99,340 63	630,297 27	2,192,518 17	3,389,204 64	81,321 08	4,190,399 58	3,861,594 00	35,818 86	15,040,652 76
1884...	1,640,310 55	177,498 06	714,796 96	2,311,468 25	6,861,855 48	184,161 40	80,424 16	6,821,260 95	69,469 48	18,861,245 29
1885...	427,428 44	183,968 40	736,212 39	1,573,185 61	7,751,258 57	167,765 69	91,242 90	4,409,686 65	50,670 08	15,391,418 73
1886...	411,722 51	128,579 72	755,542 47	2,047,360 65	3,228,275 25	258,280 31	123,906 13	3,831,528 28	24,964 71	10,810,160 03
Total.	3,831,690 72	728,842 26	3,897,090 40	13,858,894 83	31,611,131 96	3,405,245 71	6,353,300 10	21,855,150 69	245,632 57	85,786,979 24
	13,753,007 68	....	17,464,606 86	....	....	....	....	....	....	....
	—22 30	....	+22 30	....	....	....	....	....	....	....
Grand total	13,752,985 38	1,404,611 06	17,464,629 16	29,123,463 55	53,669,251 22	7,016,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80

N.B.—Après que ce tableau a été préparé on a transféré $22.30 de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick, pour le canal de la Baie-Verte en 1876-77.

DÉPENSES imputables aux travaux autorisés par actes spéciaux du parlement du 1er juillet 1867 au 30 juin 1886.

Numéro.	Travaux.	Montant autorisé.	Dépenses du 1er juillet, 1867, au 30 juin, 1882.	Exercice terminé le 30 juin, 1883.		1884.		1885.		1886.		Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
		$	$		$		$		$		$	$ cts.	
1	Fleuve Saint-Laurent — Approfondissement entre Québec et Montréal— 36 Vic., chap. 60 .... $1,500,000 45 do 44 .... 280,000 46 do 38 900,000	2,680,000	1,500,000	xiii.	280,000	xxxv.	110,000	xxxvii.	300,000	lvii.	149,504 10	2,339,504 10	1
2	Améliorations au havre de Québec— 36 Vic., chap. 62 .... $1,200,000 43 do 17 .... 250,000 45 do 47 .... 375,000 47 do 9 .... 300,000 49 do 19 750,000	2,875,000	1,405,000	xiii.	66,540	xxxv.	200,529	xxxvii.	282,931	lvii.	434,493 85	2,389,493 85	2
3	Bassin de radoub de Lévis— 38 Vic., chap. 56 .... $500,000 46 do 40 .... 100,000 47 do 10 150,000	750,000	350,000	xiii.	75,000	xxxv.	137,000	xxxvii.	110,000	lvii.	52,000 00	724,000 00	3
	Havre de Trois-Rivières— 48, 49 Vic., chap. 76	82,000	....	....	....	....	....	....	....	lvii.	81,557 97	81,557 97	4
	Totaux	6,387,000	3,255,000	....	421,540	....	*447,529	....	692,931	....	717,555 92	5,534,555 92	

* N.B.—La dépense à compte du bassin de radoub d'Esquimalt ($441,915.98) est maintenant comprise dans le coût des havres de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral s'étant chargé de ces travaux sous l'autorité de la 47 Vic., chap. 6, sec. 10; aussi de l'O C. (n° 47,350) daté 19 mai, 1884.

Voir l'état n° 23 de l'annexe n° 27, par O. Dionne, comptable Rap. T. P., 1885-86.

1867—

CONSTRUCTION ET AMÉLIORA

RELEVÉ de la dépense, du 1er juillet 1867

Numéro.	Travaux.	Entrée dans la Confédération.			
		1er juil. 1867.	1er juil. 1873.	1er juillet 1867.	
		Nouvelle-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.	Québec.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial	7,621,764 09	....	13,181,560 39	10,423,024 67
2	do de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick	1,801,461 89	....	824,689 28	....
3	Chemin de fer de Prolongement-Est	1,286,551 68	....	....	....
4	do Ligne-Directe	127,312 41	....	14,215 13	20,697 44
5	do de l'Ile du Prince-Ed	....	621,729 78	....	....
6	do du Pacifique	....	....	....	....
7	Pont de ch. de fer de Côteau-Landing	....	....	....	522 00
8	Embranchement de Carleton	....	....	85,610 69	....
9	Inspection des chemins de fer	7,897 85	....	6,451 63	7,715 56
10	Subventions do	....	....	297,600 00	1,200,264 00
11	Canaux	518,406 20	....	44,387 53	12,137,918 78
12	Chaussée le long du lac Saint-François	....	....	....	9,317 82
	Totaux, chemins de fer et canaux	11,363,394 12	621,729 78	14,454,514 65	23,799,460 27
13	Edifices publics	377,607 65	167,459 77	1,625,998 11	2,691,635 43
14	Havres et brise-lames	1,195,349 90	416,754 62	823,786 25	849,431 68
15	Améliorations des rivières	117,402 66	45,143 54	177,817 22	557,671 97
16	Dragages	125,594 42	24,518 07	116,202 41	38,143 89
17	Glissoires et estacades	....	....	....	355,357 87
18	Chemins et ponts	....	....	2,868 34	105,165 06
19	Lignes télégraphiques	71,694 29	....	20,421 73	273,695 97
20	Phares	429,528 99	56,591 94	171,107 10	380,488 05
21	Vapeurs fédéraux	72,413 35	72,413 34	72,413 35	72,413 36
22	Monuments	....	....	....	....
	Totaux, travaux publics	2,389,591 26	782,881 28	3,010,114 51	5,324,003 28
	Grands totaux	13,752,985 38	1,404,611 06	17,464,629 16	29,123,463 55

N.B.—Pour les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la construction ou les améliorations des travaux publics, *voir* état nos 1, 2, 3, sur les pages précédentes.

a Y compris $20,431.61 dépensées dans le Maine, E.-U.

b do $196,292.36 dépensées sur l'embranchement du Cap Traverse, savoir :

1882-3.	$	484 00
1883-4.		120,745 94
1884-5.		70,394 09
1885-6.		4,668 33
Total		$196,292 36

c Y compris $24,529.87,912—Subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

d Dépensées aux Etats-Unis.

Voir l'état n° 24, de l annexe n° 27 par O. Dionne, comptable, Rap. T. P., 1885-86.

1886.

TION DES TRAVAUX PUBLICS.

(date de la Confédération) au 30 juin 1886.

Entrée dans la Confédération. 1er juillet 1867. Ontario.	15 juillet 1870. Manitoba.	15 juillet 1870. Territoires du Nord-Ouest	20 juillet 1871. Colombie-Britannique.	Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
					31,226,349 15	1
					2,626,151 17	2
					1,286,551 68	3
				a 22,576 85	184,801 83	4
					b 621,729 78	5
26,202,179 21	5,805,617 33	6,865,698 70	21,972,232 70		c 60,845,727 94	6
					522 00	7
					85,610 69	8
				d 8,161 62	30,226 66	9
1,392,110 00	50,000 00		422,520 00		3,362,494 00	10
17,122,725 15		32,675 65		42,575 12	29,898,688 43	11
					9,317 82	12
44,717,014 36	5,855,617 33	6,898,374 35	22,394,752 70	73,313 59	130,178,171 15	
4,612,169 14	e 657,263 24	452,867 29	369,639 02	193,909 83	e 11,148,549 48	13
2,882,057 55	1,776 39		987,571 80	17,112 96	7,173,841 15	14
248,775 26	76,818 20	33,620 63	69,281 12		1,326,530 60	15
91,045 21	47,105 69		28,133 62	1,919 62	472,662 93	16
71,461 06					426,818 93	17
757,674 32	376,508 93	1,919 53			1,243,636 18	18
23,868 86	72 00	76,528 36	102,963 76	11,882 98	581,127 95	19
265,185 46	1,690 86		65,124 24	4,869 47	f 1,374,486 11	20
					g 289,653 40	21
				10,405 92	h 10,405 92	22
8,952,236 86	1,161,135 31	564,935 81	1,622,713 56	240,100 78	24,047,712 65	
53,669,251 22	7,016,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80	

e A part $279,689.14, dont s'est chargé ou doit se charger le gouvernement provincial de Manitoba. Pour détails, *voir* état n° 18, supplément du rapport des Travaux Publics de 1886.

f Dépensées : { Par le ministère des travaux publics .... $ 75,588 51
do de la marine et des pêcheries 1,298,897 60

$ 1,374,486 11

g Dépensées par le ministère de la marine.

h Monument Cartier .... $ 10,346 77
do Brant 59 15

$ 10,405 92

1867—

ENTRETIEN ET REPARATION

Relevé de la dépense, pour chaque province,

Numéro.	Travaux.	Entrée dans la Confédération — 1er juillet 1867 — Nouvelle-Ecosse.	1er juillet 1873 — Ile du P.-E.	1er juillet 1867 — Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial	8,441,110 60	....	13,150,033 51
2	do do Embranch. de Windsor.	83,226 24	....	....
3	do do Prolongement-Est.	213,839 14	....	....
4	do de l'Ile du Prince-Edouard	....	2,456,744 20	....
5	do du Pacifique	....	....	....
6	do en général	....	....	....
7	Canaux	24,037 34	....	....
	Totaux, chemins de fer et canaux	8,772,213 32	2,456,744 20	13,150,033 51
8	Edifices publics	76,695 28	30,384 22	56,424 13
9	do appointements des mécaniciens	8,928 54	5,411 12	16,865 28
10	do chauffage	3,945 19	1,912 55	15,057 57
11	Ports et brise-lames	....	....	....
12	Rivières—Entretien des bouées, etc	....	....	250 00
13	Dragueurs	39,080 35	9,749 40	23,496 73
14	Dragage (non réparti)	160 09	27 64	27 64
15	Glissoires et estacades	....	....	....
16	Chemins et ponts	....	....	....
17	Lignes de télégraphe	10,869 48	24,333 25	9,576 76
	Divers, savoir :			
18	Arpentages	47,544 26	15,145 28	50,204 25
19	Arbitrages	....	....	....
20	Service de remorq. entre Montréal et Kingston	....	....	....
21	Agent et dépenses contingentes, Col.-Brit	....	....	....
22	Divers	....	....	....
	Totaux, travaux publics	187,223 19	86,963 46	171,902 36
	Grands totaux	8,959,436 51	2,543,707 66	13,321,935 87

Voir l'état n° 9, annexe n° 27, par O. Dionne, comptable, Rapport des travaux publics, 1885-86.
Les dépenses jusqu'au 1er juillet 1887, seront données en détail, par le comptable, dans le supplément du Rapport des travaux publics, 1887-88.—G F.B.

1886.

DES TRAVAUX PUBLICS—*Fin.*

du 1er juillet 1867 (date de la Confédération), au 30 juin 1886.

Entrée dans la Confédération.					Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
1er juillet 1867.		15 juillet 1870.		20 juillet 1871.			
Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du N.-O.	Colombie Britannique.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
6,896,205 78						28,487,349 89	1
						83,226 24	2
						213,839 14	3
						2,456,744 20	4
		320,787 18				320,787 18	5
					33,472 08	33,472 08	6
2,872,178 63	4,355,334 94				86,390 25	7,347,941 16	7
9,768,384 41	4,355,334 94	320,787 18			119,862 33	38,943,359 89	
400,855 75	3,667,520 57	71,734 27	8,547 76	22,023 59	1,367 15	4,335,552 72	8
19,896 81	38,333 86		695 00	2,735 00		92,865 61	9
37,930 74	30,448 92	9,514 68	1,668 17	1,389 35	2,378 46	104,245 63	10
142 98	213 70				13,036 17	13,392 85	11
3,008 26						3,258 26	12
25,140 85	12,298 51	4,000 00		21,353 11	2,221 13	137,340 08	13
46,502 66	61,197 91	88 00			13,230 82	121,234 76	14
842,787 43	494,945 54				48 52	1,337,781 49	15
1,063 39	526,872 17	74,983 11				602,918 67	16
47,477 93	67 82		74,294 91	498,770 73	28,769 41	694,160 29	17
156,372 07	191,249 62	6,475 86	1,113 99	5,658 71	42,410 75	516,174 79	18
					103,650 15	103,650 15	19
48,151 43	48,151 41					96,302 84	20
				29,235 41		29,235 41	21
					11,919 37	11,919 37	22
1,629,330 30	5,071,300 03	166,795 92	86,319 83	581,165 90	219,031 93	8,200,032 92	
11,397,714 71	9,426,634 97	487,583 10	86,319 83	581,165 90	338,894 26	47,143,392 81	

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1886 AU 30 JUIN

1887

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES,



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON
1888.

MATIERES DU RAPPORT.

CHEMINS DE FER.

CANAUX :

CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Bruswick et parties du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Manitoba et Assiniboine.

DIAGRAMMES.

(ENTRE LES PAGES 176 ET 177.)

De Liverpool à Yokohama et Shanghaï, indiquant les distances par les différents chemins de fer transcontinentaux.

ANNEXES.

RAPPORT

1886–1887.

A Son Excellence le Très honorable marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexe 1, page 3) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées, pendant le dernier exercice, pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans, le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer, suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada.

* Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre contient des renseignements, sur les points intéressants qui se rattachent à des lignes subventionnées, allant jusqu'à la fin de décembre 1887.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le présent rapport ne traite pas des différents embranchements et prolongement de la compagnie, mais seulement de la partie principale qui forme la ligne de communication entre l'Atlantique et le Pacifique et qui a reçu l'aide de l'Etat.

Ligne-mère.

		Milles.
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)		159
De Montréal (point de départ de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin..........		13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander...............		331
De Callander à Port-Arthur	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg)................................	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique......	213	
		2,547
Total, de Montréal à Port-Moody, Burrard-Inlet.		2,891

(Pour cette partie la compagnie a été directement subventionnée par l'Etat en vertu de son contrat : de Callander à Port-Moody.)

La compagnie a prolongé sa ligne en construisant un embranchement de 15 milles de long entre Port-Moody et Vancouver, Burrard Inlet. Elle a aussi un embranchement qui s'étend jusqu'à New-Westminster, sur la rivière Fraser.

Le commencement de l'exercice 1886-87 voyait la ligne-mère terminée et mise en état d'exploitation d'un océan à l'autre : le 28 juin 1886, le premier train direct partait de Montréal pour Port-Moody.

L'extrait suivant du rapport de l'année dernière a pour but de remettre sous les yeux du public ce qui a été fait dans le cours de l'exercice pour régler les affaires entre le gouvernement et la compagnie en vertu du contrat, et les différentes conventions financières qui ont été passées de temps à autre et dans lesquelles le gouvernement a été partie, après que la compagnie eut payée sa dette à l'Etat.

Le 30 mars 1886, il fut passé, sujet à l'approbation du parlement, une convention par laquelle la compagnie s'engageait à rembourser au gouvernement la somme qui lui avait été avancée à même les $20,000,000 garantis par les obligations portant première hypothèque, c'est-à-dire $19,150,700, somme qui constituait

sa dette, avec l'intérêt tel que prescrit par l'acte, et de son côté le gouvernement s'engageait à accepter une partie des terres de la compagnie pour la balance, savoir, $9,880,912 avec intérêt, la valeur des terres étant calculée à $1.50 l'acre.

Le 2 juin 1886, sanction était donnée à l'acte 49 Vic., chap. 9, ratifiant cette convention.

Des mesures furent immédiatement prises pour la mettre à effet. Le 1er mai 1886, la compagnie payait $9,987,347.28, et le 1er juillet une autre somme de $9,163,352.72: total, $19,150,700.

La balance à être couverte par l'acceptation des terres étant de $9,880,912, ou, avec intérêt jusqu'au 1er mai 1886, $10,189,521.33, la concession de terres sera réduite par un nombre équivalent d'acres, calculé, tel que prescrit par l'acte, à $1.50 l'acre, savoir, 6,793,014 acres, laissant la subvention de terres à 18,206,986 acres :

En vertu d'une disposition spéciale de cet acte, 49 Vic., chap. 9, autorisation était donnée de remettre la garantie retenue, en vertu des termes du contrat passé avec la compagnie, pour assurer l'exploitation continue du chemin pendant dix ans, si la retenue de cette garantie ne paraissait pas nécessaire dans l'intérêt public lorsque le chemin de fer aurait été terminé et ouvert au trafic jusqu'à la mer. Cette garantie était de $5,000,000 en bons des concessions de terres.

Le 2 novembre 1886, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser le règlement de toutes les matières pendantes entre le gouvernement, et en conséquence une convention finale fut signée les 16 et 20 du même mois, comprenant: l'acceptation par le gouvernement des travaux exécutés par la compagnie comme remplissant les conditions du contrat; le transfert à la compagnie, et sur acceptation par elle des parties du chemin construites par le gouvernement, celui-ci devant exécuter ce qui pourrait manquer dans la section ouest; le paiement, à la compagnie, de la balance de sa subvention; la remise de la garantie retenue pour assurer l'exploitation ; et le dépôt par la compagnie, entre les mains du gouvernement, de $1,000,000 de bons des concessions de terres comme garantie que la compagnie améliorera, quand elle en sera requise par le gouvernement, la partie de sa ligne passant par Mount Stephen, dans les montagnes Rocheuses. On trouvera aux annexes, page 179, une copie de cette convention et de l'arrêté du conseil qui l'autorise.

Les conditions de la dite convention ayant été remplies, le chemin tout entier est aujourd'hui la propriété de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

PAIEMENTS A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Compte de la subvention.

Subvention en vertu du contrat		$25,000,000 00
Payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1882-83 (30 juin 1883)	$7,533,076 60	
Payé au cours de l'exercice 1883-84.	7,254,208 37	
" " 1884-85.	6,862,201 00	
" " 1885-86.	2,890,427 00	
Du 1er juillet 1886 au 31 déc. 86.	460,087 13	
		$25,000,000 00

COMPTE DE PRÊT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Non compris le calcul des intérêts.

Paiements faits par le gouvernement à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique durant les exercices—			Paiements faits par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au gouvernement—1886.	
1883-84	$10,953,462		1er mai—Argent	$9,987,347 28
1884-85	9,701,438		1er juillet—Argent	9,163,353 72
1885-86	995,800		Terres achetées de la compagnie par le gouvernement pour couvrir la balance, à $1.50 l'acre	9,880,912 00
		$21,650,700		
Pour payer dividendes semi-annuels de 3 pour 100 sur $65,000,000 d'actions jusqu'au 17 août 1893		7,380,912		
		$29,031,612		$29,031,612 00

EMBRANCHEMENT D'ALGOMA ET PONT DE CHEMIN DE FER DU SAULT SAINTE-MARIE.

Sous l'autorité de l'Acte 49 Vict., chap. 9 (1886), il fut prescrit que la compagnie pourrait, après avoir réglé et payé sa dette au gouvernement, émettre des obligations hypothécaires sur sa ligne de chemin de fer, construite ou à être construite, entre sa ligne-mère (à la Junction de Sudbury) et le Sault Sainte-Marie, obligations dont les produits seraient appliqués à l'achèvement de l'embranchement et du pont qui traverse la rivière Sainte-Marie, les règlements autorisant cette émission étant

approuvés par le gouverneur en conseil. La compagnie ayant passé les dits règlements, ils furent sanctionnés par un arrêté du conseil portant la date du 19 mai 1887, et la compagnie se mit à construire le reste du chemin, c'est-à dire la partie comprise entre Algoma-Mills et le Sault. Un pont traversant la rivière Sainte-Marie a été aussi construit en vertu de la charte accordée à la compagnie de ponts du Sault Sainte-Marie. Par l'achèvement de cet embranchement et du pont, une communication directe est établie avec le réseau de chemins de fer américains. Les travaux ont été poussés rapidement, et à la date du présent rapport (31 décembre 1887) l'embranchement et le pont sont de fait terminés.

D'après le contrat qu'elle a passé avec le gouvernement, la compagnie a droit de recevoir, pour cet embranchement, les terrains nécessaires à la chaussée, aux gares, etc., si ces terrains appartiennent à la couronne.

COMMUNICATIONS AVEC L'EST ET LE SUD À PARTIR DE CALLANDER.

L'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique prescrivait la construction, à l'aide d'une subvention, d'une ligne devant raccorder la tête de ligne de l'est aux chemins de fer déjà existants ou qu'il était question de construire à l'est. Le 4 novembre 1874, la subvention de $12,000 par mille autorisée par cet acte fut accordée par arrêté du conseil à la compagnie du chemin de fer Canada Central pour 120 milles de prolongement de son chemin jusqu'à environ 85 milles de la baie Georgienne (baie de laquelle il était alors question de faire partir un prolongement vers l'est) ; le total de cette subvention s'élevait à $1,440,000. Le 18 avril 1878 il fut pris un arrêté du conseil, ratifié le 7 mai suivant par une résolution de la Chambre des Communes, autorisant l'acceptation d'une proposition faite par cette compagnie à l'effet de construire moyennant la dite subvention une ligne de raccordement partant de son chemin à Pembroke, et allant vers l'ouest jusqu'à un point, à l'angle sud est du lac Nipissingue, plus à l'ouest qu'on ne l'avait proposé dans le principe. Les travaux furent commencés, et le chemin fut terminé en 1883. La ocmpagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique acheta ce chemin, ainsi que le chemin entre Pembroke et Ottawa, 105 milles. En 1882, la compagnie fit l'acquisition de la section entre Ottawa et Montréal connue sous le nom de Division Ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, construit par la province de Québec, qui en était propriétaire, et ayant 120 milles de long; et en 1885 elle acquérait, sous l'autorité d'une loi spéciale, le chemin de fer de la Rive-Nord, entre Montréal et Québec, également construit par le gouvernement provincial, et complétait ainsi la ligne de communication par voie ferrée entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

Au sud de Callander, un raccordement au réseau d'Ontario est fait par une ligne subventionnée, le chemin de fer *Northern and Pacific Junction*,

Le tableau suivant indique la longueur totale du chemin, sur la ligne-mère, complétée chaque année par la compagnie de manière à permettre aux convois d'y circuler régulièrement :

	Milles.	Total.
A la fin de 1881	161	161
do 1882	440	601
do 1883	473	1,074
do 1884	358	1,432
do 1885	477	1,909

Ci-suivent les dates des arrêtés du conseil autorisant de transférer à la compagnie la possession des parties de la ligne construites par le gouvernement et le droit de les exploiter :—

Par arrêté du conseil du 9 avril 1881,—l'embranchement de Pembina et la partie comprise entre Selkirk et le Lac-à-la-Crosse.

Par arrêté du conseil du 12 janvier 1882,—la partie entre Telford (Lac-à-la-Crosse) et Portage-du-Rat.

Par arrêté du conseil des 2 et 30 avril 1883,—" Section B " depuis la Rivière-de-l'Aigle jusqu'à Kéwatin (3 milles à l'ouest de Portage-du Rat), couvrant aussi l'exploitation à partir de Prince-Arthur's-Landing.

Par arrêté du conseil du 29 juillet 1885,—Savona's-Ferry, Lac-Kamloops à Port-Moody.

Par un arrêté du conseil du 2 novembre 1885 et par une convention faite en vertu de cet arrêté les 15 et 20 du même mois, les parties du chemin construites par le gouvernement furent transférées et transportées à la compagnie " libres de tous nantissements et de toutes dettes existant ou dues par le gouvernement à l'époque où la possession et le droit d'exploitation des dites parties ont été respectivement transférées à la compagnie par le gouvernement ; mais quant à la section ouest, sujet à la correction par le gouvernement des défectuosités qui pourraient exister."

Le tableau suivant désigne les statuts et les actes exécutés en vertu de ces statuts, concernant la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement :

Statuts.	Actes.	Objet.
44 Vic. ch. 1, 1881	21 oct. 1880	Contrat.
45 Vic. ch. 53, 1882	....	Changement de passe dans les Rocheuses.
	10 nov. 1883	Garantie de dividendes pendant 10 ans.
47 Vic. ch. 1, 1884	7 mars 1884.	Prêt, $22,500,000.
48-49 Vic. ch. 55, 1885	25 juillet 1885	Obligations portant 1ère hypothèque.
48-49 Vic. ch. 58, 1885	19 sept. 1885	Pour acquérir le chemin de la R.-Nord.
49 Vic. ch. 9, 1886	30 mars 1886	Pour rembourser le prêt et clore les comptes.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD.

En vertu de l'acte passé en 1885, 48-49 Vict., chap. 8, l'octroi d'une somme de $1,500,000 fut autorisé comme subvention pour assurer aux convois et au trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique le libre accès du port de Québec; par le moyen de cette subvention, le gouvernement devait acheter de la compagnie du Grand-Tronc le chemin de la Rive-Nord, et le transférer ou l'affermer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La dite somme de $1,500,000 était répartie comme suit :

En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8 (*voir* n° 23), il était accordé, pour le prolongement du chemin depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, une subvention ne devant pas excéder..................................	$960,000
Aussi, en vertu du même acte (*voir* n° 34), pour une ligne entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier et la jonction de Saint-Martin, une subvention ne devant pas excéder..........................	200,000
Aussi, en vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (*voir* n° 64), (qui unissait les deux subventions ci-dessus à l'obtention du libre accès depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, pour le chemin de fer Canadien du Pacifique) une autre subvention ne devant pas excéder...	340,000
Total..	$1,500,000
*De cette somme il a été affecté à l'achat du chemin....	530,000
Balance..	$970,000

Cette balance a été affectée à l'achat des obligations existant sur le chemin.

En vertu de conventions spéciales à cette fin portant la date du 19 septembre 1885, et exécutées sous l'autorité d'un arrêté du conseil pris le même jour, le dit chemin de la jonction de Saint-Martin à Québec a été acheté par le gouvernement et transféré à la compagnie du Pacifique.

Annexés au présent rapport se trouvent des diagrammes préparés par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat et qui donnent, sous une forme comparative, la longueur des différentes routes transcontinentales de Liverpool à Yokohama, Japon, et Shanghai, Chine. La vitesse par rail est calculée à 32 milles à l'heure, et par steamer à 16 milles.

* Une somme additionnelle de $35,373.04 a été provisoirement payée par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour transport de combustible. Cette somme a été remboursée par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements..........	880
" " de Prolongement-Est..................................	80
" " de l'Ile du Prince-Edouard..........................	212
L'embranchement de Windsor (entretien seulement)..........	32
Total de milles..	1,204

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés, à l'annexe n° 5, page 10, par l'ingénieur en chef et directeur général, et, dans les annexes suivantes, par le contrôleur général et d'autres officiers.

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 688 milles de longueur.

La longueur des chemins en exploitation a été augmentée par l'achèvement de l'embranchement d'Indiantown, 14 milles de longueur.

Les comptes du revenu général de 1886-87 établissent comme suit la situation financière de ces lignes durant le dernier exercice. La longueur moyenne des chemins en exploitation pendant tout l'exercice a été de 1,191 milles, car l'embranchement d'Indiantown n'a été livré à la circulation que le 1er décembre 1887 :—

—	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	2,828,115 58	2,596,009 83	....	232,105 75
Prolongement-Est..........................	94,254 04	64,107 10	....	30,146 94
Windsor (recettes, un tiers du total................................	26,042 33	25,327 58	....	714 75
Ile du Prince-Edouard..................	204,237 45	155,303 37	....	48,934 08
Déficit de l'exploitation.......	....	....	....	311,901 52

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
De la jonction Dalhousie à Dalhousie	7	
Ligne de ceinture de Saint-Charles	14	
Embranchement de Dartmouth	5	
Embranchement d'Indiantown	14	
		192
		880

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N. B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0.5
De Stewiacke au quai	1
Rivière-du-Loup (ville) au quai	4
	10.5

Compte du capital.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital, à la fin de l'exercice 1885-86, était, d'après le dernier rapport, de .... $44,172,743.16.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1887, se répartissent comme suit :

Prolongement d'Halifax	$ 12,613 07	
Nouvelles améliorations à Saint-Jean	18,547 66	
Règlement de réclamations, etc., se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial	4,146 35	
Matériel roulant	67,516 37	
Voitures-dortoirs	14,237 11	
Application des freins à air comprimé aux locomotives	78,506 94	
Embranchement de Saint-Charles	230,103 79	
Embranchement de Dartmouth	5,334 92	
Embranchement de Dalhousie	2,082 50	
Embranchement de la Rivière-du-Loup (ville)	6,938 87	
Embranchement d'Indiantown	9,141 45	
Embranchement de la ville de Pictou	248,133 48	
Somme payée sur jugement dans la cause du chemin de fer Windsor et Annapolis *vs.* chemin de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine	125,936 75	
		$823,239 26
Soit, au 30 juin 1887, un total de dépenses de		$14,995,982 42

Compte du revenu.

Les recettes brutes de l'exercice ont été de	$2,596,009 83
Les frais d'exploitation ont été de	2,828,115 58
Excédant des dépenses sur les recettes	$ 232,105 75
Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de	$ 212,809 06
La valeur du matériel, à la fin de l'exercice 1886-1887, y compris les rails d'acier et le combustible, était de	$ 678,109 97

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, durant l'exercice et le précédent, a été :

	Milles.
1886-87	5,466,488
1885-86	4,823,353
Augmentation	643,135

Le nombre de milles parcourus par les wagons, durant l'exercice et le précédent, a été :

1886-87	52,001,928
1885-86	47,211,083
Augmentation	4,790,845

Le nombre de milles parcourus par les convois, durant l'exercice et le précédent, a été :

1886-87	4,512,599
1885-86	4,039,877
Augmentation	472,722

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives, ont été :

	Cents.
1886-87	51·74
1885-86	51 61
Augmentation	0·13

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois, ont été :

1886-87	62·67
1885-86	61·61
Augmentation	1·06

Dépenses par mille de chemin de fer :

1886-87	3,265 72
1885-86	2,891 10
Augmentation	374 62

Le tonnage brut voituré a été :

	Tons.
1886-87	1,131,334
1885-86	1,008,545
Augmentation	122,789

Le nombre total des voyageurs a été :

1886-87	940,144
1885-86	889,864
Augmentation	50,280

Comparaison faite avec l'exercice précédent, nous constatons pour le dernier une augmentation de 50,280 dans le nombre des voyageurs; de 122,789 tonneaux dans la quantité du fret, et de $212,809,06 dans les recettes du chemin. Les dépenses ont excédé les recettes de la somme considérable de $432,105.75 ; mais, comme dans les exercices précédents, les frais de l'exploitation de l'Intercolonial ont été mis avec les déboursés pour travaux d'amélioration, etc., qui sont ordinairement portés au compte du capital, et c'est en grande partie à cela qu'est due l'importance des dépenses de l'exercice. Les tempêtes de neige exceptionnellement fortes de l'hiver dernier ont occasionné des déboursés énormes ; la dépense directe pour déblaiement de la neige s'est élevée à $92,000, plus du double de la moyenne des frais de ce chef pendant les six hivers précédents, et les déboursés indirects peuvent être portés à $100,000.

On a continué de substituer des rails d'acier de 67 lbs. aux rails de 56 lbs. en usage, et cette substitution très dispendieuse a été faite sur une longueur de 78 milles.

On a fait 43 milles de clôtures d'un nouveau modèle, 40 nouvelles voies d'évitement, et plusieurs autres travaux d'amélioration qui sont énumérés dans les rapports publiés aux annexes.

L'augmentation du trafic s'est produite cette année particulièrement dans les articles suivants : la farine, le grain, le bois de service, le bétail et la houille. Quant à ce dernier article dont le développement a une grande importance pour les districts houillers et les provinces supérieures, l'augmentation s'accentue davantage depuis quelques années ; la quantité de houille voiturée l'année dernière a été de 175,512 tonnes, contre 165,791 l'année précédente, et 570 en 1879. Le prix modique du transport, et la distance de traction des wagons pour retourner aux mines à vide fait que ce trafic, avantageux pour le pays, ne rétribue pas le chemin.

Le service des voitures-dortoirs a été conduit par le département, et l'établis blissement du même service pour les voyageurs de seconde a donné la plus entière satisfaction. Des wagons-lits sont attachés aux convois qui desservent les paquebots-poste à Rimouski en été et à Halifax en hiver. Ce service de la poste en été est fait avec une rapidité et une régularité que les tempêtes de neige, en bloquant le chemin, rendent souvent impossibles.

On trouvera à la page 11 des Annexes un tableau qui fait connaître, avec les recettes annuelles, la quantité de fret et le nombre de voyageurs qui ont été transportés chaque année depuis 1876-77, époque où le chemin de fer a été livré à la circulation.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Cet embranchement, qui a 32 milles de longueur, est encore exploité par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, à condition que la compa-

gnie paie tous les frais se rattachant à son exploitation et qu'elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1887 :

Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art..........	$26,042 33
Recettes brutes, au crédit du gouvernement...............	25,327 58
Excédant de la dépense....................................	715 75

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent :—

1886-87	$25,327 58
1885-86	23,658 11
Augmentation..	1,669 47

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent :—

1886-87	$26,042 33
1885-86	19,229 49
Augmentation..	$ 6,812 84

L'augmentation des dépenses du dernier exercice a été causée par la substitution de rails d'acier aux rails de fer sur une partie du chemin, par la construction d'une nouvelle gare et d'un hangar à marchandises, et par l'établissement de nouvelles voies d'évitement.

La ligne est en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long ; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Au 30 juin 1887, le prix de revient du chemin et de son équipement s'élevait à $1,284,495.76 ; il n'a rien été ajouté ajouté au capital pendant l'exercice.

Les dépenses se sont élevées à	$94,254 04
Les recettes à	64,107 10
Déficit	$30,146 94

Le recettes du chemin, comparaison faite avec l'exercice 1885-86, accusent une diminution de $2,786.01 ; ce résultat est dû, comme l'année dernière, au fait que le trafic de poisson qui venait du détroit de Canso a été supprimé, les Américains n'ayant plus la permission de débarquer leur poisson au Canada.

Les dépenses du dernier exercice ont été un peu moindre que celles du précédent. Elles ont couvert une somme de $28,980.65 pour rénovation de traverses et constructions de clôtures.

Les communication entre Port-Mulgrave et Halifax ont été rendues plus faciles par la circulation d'un train direct qui est d'une grande utilité pour les voyageurs du Cap-Breton.

EMBRANCHEMENT D'INDIANTOWN.

Cet embranchement de l'Intercolonial part de la station Derby et va jusqu'à Indiantown, sur la rivière Miramichi Sud-Ouest, distance de 14 milles. Les travaux avaient été donnés à l'entreprise au mois de septembre 1884. Le chemin est maintenant terminé et exploité.

EMBRANCHEMENT DE LA VILLE DE PICTOU.

Au cours de la session de 1886, le parlement vota un crédit pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial depuis Stellarton, ou près de là jusqu'à la ville de Pictou. Le 17 novembre, un arrêté du conseil fut édicté approuvant un tracé d'après lequel la longueur de la ligne sera de 13·84 milles, et autorisant l'exécution des travaux. En conséquence, des contrats furent passés à cette fin le 22 décembre 1886. Quoiqu'ils ne fussent pas encore terminés à la clôture de l'exercice, les travaux sont très avancés.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

	Milles.	
Embranchement du Cap-Traverse, de la ligne de comté au Cap-Traverse	13	
De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		57
		211½

Compte du capital.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1885-86, était	$3,735,980 89
La dépense portée à ce compte pour l'exercice clos le 30 juin 1887, étant la somme déboursée pour nouvel hangar à charbon et l'agrandissement de la cour à Charlottetown	5,800 00
Total de la dépense au compte du capital, le 30 juin 1887	$3,741,780 89

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1887, ont été :—

Dépenses brutes	$ 204,237 45
Recettes brutes	155,303 37
Excédant des dépenses sur les recettes	$ 48,934 08

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1885-1886	$ 155,584 36
1886-87	155,303 37
Diminution	$ 280 99

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1885-86	$ 216,744 34
1886 87	204,237 45
Diminution	$ 12,506 89

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1886-87	316,763
1885-86	310,434
Augmentation	6,329

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1885-86	249,848
1886-87	248,864
Diminution	984

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :

1885-86	1,235,647
1886-87	1,249,892
Augmentation	14,245

La valeur des approvisionnements en magasins, au 31 juin 1887, était de $114,155.41.

Le chemin et son équipement ont été entretenus dans un état satisfaisant.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

Cette ligne a été ouverte à la circulation le 22 janvier 1885. Elle a pour objet de faciliter la communication entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial. L'embranchement part du chemin de fer de l'Ile, à la station de la ligne du comté, et s'étend jusqu'au Cap-Traverse, distance de 13 milles. De ce point au Cap-Tormentine, sur la terre ferme, la distance est de 9 milles par le détroit. Ici, par la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard, longue d'à peu près 40 milles, raccordement est fait avec l'Intercolonial à Sackville. Le Cap-Traverse est le lieu d'atterrissement des bateaux d'hiver. Ce service des bateaux d'hiver est contrôlé par le ministre de la marine, et des trains spéciaux y amènent et en rapportent les malles. Il est fait d'une manière satisfaisante.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885, le parlement a voté une somme de $85,000 " pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire de chemin, " la compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la compagnie du chemin de fer

du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante, un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avaient été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne.

Au mois d'octobre 1887, toutes les actions étaient achetées, sauf 33 dont la valeur se chiffre par $552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 8 de ce mois. Le 1er janvier 1886, une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués plus loin, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide pécuniaire, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemin de fer dans tout le Canada, savoir :—

Par l'acte 45 Vict., chap. 14 (1882) (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Pour un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni excédant en tout...... $660,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de la* 46*e Vict., chap.* 25.)

2. Pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.. $384,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des* 46 *Vict., chap.* 25 ; 48-49 *Vict., chap.* 59 ; 49 *Vict., chap.* 10, *et* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.. 240,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de la* 48-49 *Vict., chap.* 59.)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200, ni excédant en tout...... 224,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou Louisbourg, en vertu de la* 47*e Vict., chap.* 8.)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'Acte spécial 45 Vict., chap. 55 (1882). (Sanctionné le 17 mai 1882.)

5. Une subvention accordée à la "Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construisît, entretînt et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année, pendant vingt-cinq ans.................................... **$150,00**

(NOTE.—*Modifiée par l'Acte spécial* 49 *Vict.*, *chap.* 18.)

Par l'acte 46 Vict., chap. 25 (1883) (Sanctionné le 25 mai 1883) :—

6. A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $320,000

(NOTE—*Voir* aussi 49 Vict., chap. 17, par la nouvelle subvention.)

7. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 115,200

(NOTE—*Subventionnée de nouveau par la* 47*e Vic.*, chap. 8, et la 50-51 Vic., chap. 24)

8. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. $160,000

(Note—*Annulée par la* 48-49*e Vic., chap.* 59.)

9. A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 256,000

(Note.—*Ceci fut modifié par l'acte* 47 *Vict., chap.* 8, *sec.* 2, *les mots* "*A la compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe*" *étant retranchés, et le mot* "*le*" *remplaçant le mot* "*son*" *et les mots* "*pour* 80 *milles de*" *étant omis. Subventionnée de nouveau par la* 47*e Vict., chap.* 8, *comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg, finalement autorisée comme ligne d'Etat par l'Acte* 49 *Vict., chap.* 14).

10. A la compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. $156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour se relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.

11. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 102,400

(Note.—*Annulée par la* 47*e Vic., chap.* 8.)

12. A la compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 160,000

(Note.—*Annulée par la* 49*e Vic., chap.* 10.)

13. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention

ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $ 89,600

14. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par les* 48-49*e Vic., chap.* 59, 49 Vict., chap. 10, et 50-51 Vict., chap. 24.)

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

" Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les

chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte spécial 46 Vict., chap. 26 (1883) (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Avance à la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de.. $500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884) (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $61,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité.. 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité. 1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant 15 ans......... 170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *art.* 1, *parag.* 2.)

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entre-

prendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans.......................... $ 30,000

(NOTE.—*Autorisé comme chemin de fer d'Etat par la 49e Vict., chap.* 14.)

22. A la compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-19 *Vic. ch.* 58, *sec.* 2. *Voir aussi, ci-dessous, subvention pour une ligne entre la jonction Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies par l'acte en dernier lieu mentionné.*)

24. A la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... $160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 272,000

26. A la compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

27. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart

et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... $ 70,400

(Note.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

28. A la compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 160,000

(Note.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 10.)

29. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).................... 128,000

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59, *et par l'acte* 49 *Vic., ch.* 10.)

30. A la compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 96,000

31. A la compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 262,400

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

32. A la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 48,000

33. A la compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union-Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.................... 200,000

(Note.—*Voir l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *sec.* 2.)

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... .... $ 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

(NOTE.—*Annulée par la* 49*e Vic., ch.* 10.)

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 217,600

(NOTE.—*Annulée par la* 48-49*e Vic., ch.* 59.)

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

(NOTE.— *Voir conventions autorisées par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 25.)

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 128,000

41. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......................... 76,800

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par la* 46*e Vic., ch.* 25 ; *subventionnée de nouveau par la* 42*e Vic., ch.* 10.)

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité...................... 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité............... 140,000

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil,—à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte, qui devra être commencée sous un an,—et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gounement de la dite province ; les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

" Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884) (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :

44. Relativement à une convention passée avec la province de la Colombie-Anglaise, autorité était conférée d'accorder, *inter alia*, une subvention à la " compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo " pour l'aider à construire une ligne de chemin de fer et de télégraphe entre les points nommés ; la dite subvention consistant en terres dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent $750,000

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 59 (1884) (*Sanctionné le* 20 *juillet* **1885**) *t*

45. A la compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	$166,400
46. A la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	118,400
47. A la compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité	72,000
48. A la compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	128,000
49. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000

(Note.—*Outre la subvention accordée par les actes* 45 *Vic., ch.* 14, *et* 46 *Vic., ch.* 25.)

50. A la compagnie du chemin de fer Northern and Western, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la Rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	19,200
51. A la compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	30,000

(Note.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 24.)

52. A la compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à

l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 92,000

53. A la compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn, jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 64,000

54. A la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 10,500

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49e *Vict., chap.* 10.)

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.. 25,600

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49e *Vict., chap.* 10, *et le tout modifié par l'acte* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près le village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

57. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

(NOTE.—*Annulée par la* 49e *Vict., chap.* 10.)

58. A la compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de....... 320,000

(NOTE.—*Substituée.*)

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée

par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de............ $217,600

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

60. A la compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... 96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict., chap.* 10, *et pour son pont sur le Saint-Laurent par la* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité................................. 140,800

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

"Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des

droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885) (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :

62. "Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada."
(*Additionnelle*).. $258,000

63. "Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews, St-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Har-

vey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer." Par année pendant vingt ans (*additionnelle*).... $80,000

64. "Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné),—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada." (*Additionnelle*)........................ 340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute autre partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'Acte 49 Vict., chap 10 (1886) (*Sanctionné le 2 juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $ 96,000

(Note.—*Subventionnée de nouveau par la* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *viâ* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 256,000

67. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouve entre le termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

(Note.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes* 47 *Vict., chap.* 8 *et* 48-49 *Vict., chap.* 50.)

68. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée, à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippégan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 32,000

Note.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes* 46 *Vict., chap.* 25, *et* 47 *Vict., chap.* 8. *Cette subvention a été annulée par la* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

69. A la compagnie du chemin de fer Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario,

une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $118,400

(NOTE.—*Annulée par la* 50-51 *Vict., chap* 24.)

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 56,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Felix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

75. Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

(NOTE—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles do son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.. 361,170

(Note.—*Substituée.*)

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

(Note.—*Substituée.*)

80. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

Note.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48-49 *Vict., chap.* 59, *subventionnée de nouveau par la* 50-51 *Vict., chap.* 24, *pour un pont sur le Saint-Laurent.*)

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus

de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille).. $186,295

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50–51 *Vict, chap.* 24.)

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *viá* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de........................... 6,000

(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48-49 *Vict., chap.* 50, *pour la construction de la ligne. Cette nouvelle subvention a été annulée par la* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

85. A la Compagnie du chemin de de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, uns subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 89,60

(NOTE.—*Annulée par la* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... $70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *viâ* Douglastown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf,) une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 11,900

NOTE.—*Additionnelle.*

94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.......................... 70,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de. 15,000

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux

compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'oût prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

PAR L'ACTE 50-51 VICT., CHAP. 24 (1887).

(Sanctionné le 23 *juin* 1887) :—

96. A la compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ $38,400

97. A la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........	$96,000
100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)........	4,000
101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)........	6,400
102. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........	96,000
103. A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........	9,600
104. A la Compagnie du chemin de Brantford, Waterloo et lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........	57,600
105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	51,200
106. A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un	

point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawipi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... $32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)........ 12,800

108. A la compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

109. A Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. $96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*) 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité (*substituée*).. 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de (*substituée*)......... 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William, vers a ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer du lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-charge," "La Cave," "Les Erables," et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin

de relier la chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles du chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.......................... $12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)...................... 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)........ 6,400

124 A la Compagnie du Chemin de fer et de Houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du

village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de (indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59) 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées par les actes 45 Vic., ch. 14; 46 Vic., ch. 25; 48-49 Vic., ch. 59, et 49 Vic., ch. 10)........................ 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées pour sa ligne principale par les actes 45 Vic., ch. 14, et 48-49 Vic., ch. 58)........................ 96,000

128. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre, vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de (*substituée*).......... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de

fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder (indépendamment des subventions accordées pour la ligne principale par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10).. $180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer du lac Erié, Essex et la rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vict., chap. 10), une subvention n'excédant pas..... 118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard

de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé, quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.

SUBVENTIONS EN TERRES.

134. Par l'acte 47 Vict., chap. 25, section 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884.)

" Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 V., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885.)

135. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

136. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

137. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance

comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

138. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'Acte 49 Vict., chap. 11 (1886) (*sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

139. A la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

140. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *viâ* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

141. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, par toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887).

142. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athakaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

143. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près de Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

144. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles,—ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard

de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer énumérées plus haut, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1886.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :

Exercice 1883-84	$ 208,000
" 1884-85	403,245
" 1885-86	2,171,249
" 1886-87	1,406,533
	$4,189,027
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1887	643,280
Total jusqu'à ce jour	$4,832,307

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au gouvernement de Québec par la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la compagnie de pont de Saint-Jean à la compagnie du chemin de fer d'Albert et à la compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(*Voir* n° 36.)

L'acte 47 Vict. chap. 8 (1884) autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et Allan à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la compagnie du chemin de fer Albert-Southern ; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887, la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *viâ* Derry's-Corner.

NOTE.—Un état de ces déboursés se trouve à la page 8, Annexe 3.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er juillet 1888. Au 31 décembre la somme de $1,000 avait été payée sur la subvention de la compagnie.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

(*Voir* nos 42 et 6.)

L'acte 47 Vict., chap. 8, autorisait la dépense des $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial partant de Métapédia vers Paspébiac sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant le plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 de cette distance, le contrat passé avec la compagnie, le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 23 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférées à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement ; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vict., chap. 17 ; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

Le département ayant fourni les plans des premiers 20 milles, les travaux commencèrent, et à la clôture de l'année fiscale, c'est-à-dire au 30 juin 1887, la compagnie avait reçu $250,000. D'autres paiements ont été faits depuis, et au 31 décembre 1887, le total s'en élevait à $300,300.

Le tracé jusqu'au 31e mille a été approuvé par un arrêté du conseil du 15 octobre 1886, et avant la fin de décembre 1887 des plans approuvés par le département pour une autre distance, jusqu'au 41e mille, furent soumis.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(*Voir* n° 102.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la compa-

gnie du chemin de fer de jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{69}{100}$ milles. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était payée, mais la compagnie avait demandé l'inspection du chemin sur une distance de dix milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER BELLEVILLE ET HASTINGS-NORD.

(*Voir* nº 54.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885) autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas déposer $10,500 en faveur de la compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une ligne de chemin de fer d'environ 7 milles, à partir du village de Madoc jusqu'au raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central, à Eldorado, et l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886) autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention à la compagnie pour le même chemin de fer; cette nouvelle subvention était de $11,900, ce qui portait à $22,400 la totailité de l'octroi. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 novembre 1886, contrat fut passé avec la compagnie, le 12 décembre, pour l'exécution des travaux. Le chemin est construit, mais au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE, WESTPORT ET SAULT-SAINTE-MARIE.

(*Voir* nº 48.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59, accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1887,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BOUCTOUCHE ET MONCTON.

(*Voir* nos 65 et 101)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de $6,400, ce qui porte la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois fut passée avec la compagnie du chemin de

fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise qui devait être terminée pour le 1er juillet 1887. A la clôture de l'exercice, une somme de $40,480 avait été payée sur la subvention.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE CANADIEN.

(*Voir* nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48-49 Vict., chap, 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien reçut une subvention n'excédant pas $134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles ; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question, dont l'achèvement était fixé au 1er octobre 1886.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à $92,864 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 24 août 1886 ; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43-18 milles. L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CARAQUETTE.

(*Voir* nos 7, 41, 68 et 116.)

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 6 mai 1884, les subventions de $192,000 autorisées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie à partir d'un point près de Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Shippegan-Harbor, lui ont été accordées. Contrat fut passé le 20 janvier 1885 pour la construction de la ligne ; aux termes de ce contrat, la partie du chemin entre Caraquette et la station de Gloucester, près Bathurst, devait être terminée pour le 25 mai 1887, et tout le chemin pour le 1er juillet 1888. L'acte 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention de $32,000 couvrant les 10 derniers milles ; à ce dernier acte, toutefois, fut substitué le 50-51e Vict., chap. 24 (1887), qui accorde la même subvention pour 7 milles. Le 19 février 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour cette subvention. De toutes les subventions accordées, c'est-à-dire $224,000, il a été payé $61,200 au cours du dernier exercice, ce qui portait le total des paiements à $170,000 au 31 décembre 1887. Vers la fin du mois, après inspection officielle des travaux, un arrêté du conseil autorisant le paiement d'une nouvelle somme de $10,000 fut passé, mais l'argent n'était pas encore versé à la clôture de l'année.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

(*Voir* n° 40.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Cen-

tral à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'avait encore été payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

(*Voir* n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., chap. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie ; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886, Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, $5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement. Le chemin doit être terminé et équipé pour le 1er juillet 1889.

Par un acte spécial, 49 Vict., chap. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

COMPAGNIE DITE "DOMINION LINE."

(*Voir* n° 108.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention ne dépassant pas $22,400 a été accordée à la compagnie dite *Dominion Line* pour un chemin d'une longueur d'à peu près 7 milles, d'un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la compagnie de chaux de Dudswell.

Le 12 octobre 1887, contrat a été passé avec la compagnie, et après inspection officielle du chemin, un arrêté du conseil portant la date du 31 décembre 1887, a autorisé le paiement de la somme de $11,840.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(*Voir* n° 99.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, qui approuvait aussi les plans du tracé de 12½ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'avait encore été payée, mais la compagnie avait demandé une inspection officielle.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ÉRIÉ ET HURON.

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne dépassant pas $96,000 pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, et contrat à cet effet fut passé avec elle le 27 août 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, la ligne devant être terminée pour le 1er juillet 1887. En vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 5 décembre 1886, la subvention a été payée en entier, le chemin étant terminé et inspecté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAIMO.

(*Voir* n° 44.)

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil pris au mois de juin 1883, l'honorable sir Alexander Campbell, au cours de l'été de la même année, visita la Colombie-Anglaise dans le but de régler des affaires pendantes entre la province et le gouvernement fédéral; il fit provisoirement des arrangements au sujet de la construction d'une ligne de chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo par une compagnie que le gouvernement fédéral devait subventionner.

Les arrangements en question étaient subordonnés à l'approbation de la législature provinciale de la Colombie-Anglaise et du parlement du Canada. Sujette à cette approbation, leur adoption fut sanctionnée par un arrêté du conseil le 27 septembre 1883.

Par un acte de la législature provinciale sanctionné le 19 décembre 1883, mais connu sous le titre de "Acte 47 Vict., chap. 14," et par un acte du parlement fédéral 47 Vict., chap. 6, la dite approbation fut accordée.

Ces arrangements furent exprimés dans les articles d'une convention portant la date du 20 août 1883. Ils couvraient l'octroi d'une subvention de $750,000 en argent, ainsi que les terres de l'île Vancouver concédées par la province à la couronne pour les fins de la construction du chemin de fer; les matériaux devant servir à la construction du chemin de fer et du télégraphe devaient être admis en

franchise, et toute la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo devait être terminée pour le 10 juin 1887.

Une Compagnie, "la compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo," fut régulièrement constituée en vertu des dispositions de l'acte, et se mit vigoureusement à l'œuvre. Au 31 décembre 1885, cependant, aucune partie de la subvention n'avait été payée, pour la raison que les travaux exécutés n'étaient pas strictement conformes aux conditions du contrat.

D'après le devis annexé au contrat de la compagnie, celle-ci était obligée de faire des courbes d'un rayon de pas moins de 800 pieds. Mais dans la construction, une courbe plus rapide fut adoptée, et le parlement, par un acte spécial (49 Vict., chap. 15), et avec le concours de la législature provinciale, convint de l'accepter comme conforme aux exigences de l'acte concernant les subventions.

Suivant l'autorisation ainsi donnée, un arrêté du conseil fut pris le 14 juin, 1886, annulant les arrêtés précédents relatifs au tracé et acceptant le tracé de la ligne entière, 71½ milles, avec les courbes adoptées par la compagnie.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil, la somme de $422,520 a été payée au cours de l'exercice 1885-86, et le reste pendant l'exercice 1886-87, ce qui fait un total de $750,000,—$37,500 de la subvention, représentant les 5 pour 100 de garantie à être temporairement retenue en vertu du contrat, après achèvement, pour corriger les défectuosités qui pourraient s'être produites dans l'exécution des travaux, ont été retenues jusqu'à paiement sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 mars 1887. Le chemin de fer et le télégraphe ont été terminées, et après inspection, permission a été donnée à la compagnie, le 17 septembre 1886, de livrer son chemin à la circulation.

COMPAGNIE DU PONT DE CHEMIN DE FER DE FRÉDÉRICTON ET SAINT-MARY'S.

Par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 26 (1887), le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, les dites avances ne devant pas excéder 80 pour 100 des dépenses faites, et la totalité des avances ne devant pas dépasser $300,000.

Après soumission des plans du dit pont et de ses abords, plans jugés satisfaisants, le 25 août fut pris un arrêté du conseil sous l'autorité duquel fut exécuté, le 12 octobre 1887, un acte d'hypothèque concernant les travaux en question, et un terme de 15 ans à partir de la date de la première avance, l'intérêt payable étant fixé à 4 pour 100 par année. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 décembre 1887, la compagnie a jusqu'ici reçu une avance de $78,984. Le prix de revient est estimé à $370,000. Le pont va raccorder le chemin de fer de Frédéricton avec le chemin de fer *Northern and Western*, à Saint-Mary's.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GREAT-EASTERN.

(*Voir* nº 88.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation était donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec ; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois ; les travaux devront être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payé sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-NORD.

(*Voir* nos 33 et 37.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885,

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La compagnie du chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. Au 31 décembre 1887, aucun paiement n'avait été fait.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE GUELPH.

(*Voir* nº 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $51,200 à la Compagnie du chemin de fer de jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre ; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN D'EMBRANCHEMENT DE HARVEY.

(*Voir* n° 103.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $9,600 à la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

(*Voir* n° 10.)

En 1883, le parlement accorda une subvention de $156,800 à cette compagnie pour 49 milles de son chemin entre Sherbrooke et la frontière internationale, afin de lui permettre de terminer son chemin et de poser des rails d'acier. La compagnie passa contrat le 20 juillet 1883, et, sous l'autorité de divers arrêtés du conseil, elle a reçu avant l'ouverture de l'exercice, une somme totale de $144,000 pour 45 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 juillet 1887, elle a reçu, pour les $2\frac{80}{100}$ milles restant jusqu'à Lennoxville, une nouvelle somme de $8,960,—soit un paiement total de $152,960.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER D'IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

(*Voir* n° 24.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer de Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les premiers dix milles devant être terminés pour le 1er décembre 1886, et le reste pour le 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, $15,000 ont été payées.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES JOGGINS.

(*Voir* n° 76.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886 sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Au mois de novembre 1887, la compagnie donna avis que le chemin était prêt à être inspecté et livré à la circulation.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas $4,000 pour prolonger son chemin, de 1½ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland ; et le 13 octobre 1887, contrat fut passé avec elle à cet effet.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE, CI-DEVANT "LA SOCIÉTÉ DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE."

(*Voir* nos 55, 84 et 119.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 17 novembre 1885, contrat fut passé pour la construction de 6 milles, devant être terminée pour le 1er janvier 1887,

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'article 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans la section 2 de l'acte précité, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue."

Au mois de septembre 1887, la section entre le pied du Long-Sault et le lac Témiscamingue fut inspectée, et de la subvention de $19,200 applicable à cette distance de 6 milles, la compagnie avait reçu $17,400 au 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

(*Voir* n° 77.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $11,200 fut accordée pour un chemin de fer de 3½ milles de long, mettant le village de L'Assomption en communication avec le chemin de fer de la Rive-Nord à L'Epiphanie.

A la date du 16 septembre 1886 un contrat, autorisé par un arrêté du conseil du 28 avril, fut passé avec la Compagnie du chemin de fer de L'Assomption pour l'exécution de l'entreprise, qui devait être terminée pour le 1er janvier 1887. Au mois de janvier dernier, avis fut donné que le chemin était terminé, et après inspection, le solde de la subvention, dont le total s'élevait à $11,200, fut payé à la compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LEAMINGTON ET SAINTE-CLAIRE.

(*Voir* nos 56 et 123.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention ne dépassant pas $44,800 a été accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point

sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'à Leamington, lac Erié.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, a octroyé une nouvelle subvention de $6,400, ce qui porte la totalité des subventions à $51,200.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 13 avril 1886, contrat a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire, le 3 mai 1886, pour la construction de ce chemin, qui devra être terminé pour le 1er avril 1889. Après inspection du chemin et sous l'autorité d'un arrêté du conseil, la somme de $32,000 a été payée à la compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.

(*Voir* nos 51 et 125.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas $64,000 a été octroyée à la compagnie. Un arrêté du conseil du 26 août 1887 autosait la passation, mais le contrat n'était pas encore signé au 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL AU LAC MASKINONGÉ.

(*Voir* n° 74.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886) une subvention ne dépassant pas $32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé, P.Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé; aux termes du contrat, le chemin doit être terminé pour le 1er décembre 1888. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'avait été payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET SOREL.

(*Voir* n° 47.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de $69,922. Le chemin, qui a 44.67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels $1,550 ont été retenues.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(*Voir* n° 46.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $118,400 a été accordée à la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard pour la construction d'une voie ferrée entre le chemin de fer Inter-

colonial à la station de Sackville jusqu'au détroit de Northumberland, à ou près du cap Tormentine, d'où, au moyen d'un bateau-passeur, raccordement est fait avec le réseau du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 19 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 18 mai suivant pour l'exécution de cette entreprise.

A la clôture de l'exercice, il avait été payé $97,440 sous l'autorité d'arrêtés du conseil. Aucun autre paiement n'a été fait, mais vers la fin de l'année une inspection fit constater que le chemin était terminé (à l'exception de quelques travaux secondaires), et, le 31 décembre, il fut pris un arrêté du conseil autorisant le paiement d'une autre somme de $12,150 qui, avec celle de $3,850 retenue et les paiements antérieurs, constituent les $113,440 représentant la valeur réelle de la subvention.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

Voir nos 13, 27, 57, 94 et 107.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée "de Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887) une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin qui, au lieu de 18 milles, en a 22 de long, ainsi que l'a démontré un examen au 31 décembre 1887, aucun contrat n'avait été passé pour l'une ou l'autre de ces deux dernières subventions.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD ET DE LA JONCTION DU PACIFIQUE—DE GRAVENHURST À CALLANDER.

(*Voir* nos 1 et 16.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario ; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de $12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de $1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac

Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111¼ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault-Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Par un arrêté du conseil du 3 mai 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er août 1886.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à $1,284,400, ce qui laisse $35,600 pour couvrir le reste des travaux à terminer. Aucun autre paiement n'avait été fait, au 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER "NORTHERN AND WESTERN."

(*Voir* nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi, *viâ* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricton. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de $128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédéricton jusqu'à la Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricton à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le tracé des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention, $128,000.

En 1885, une subvention de $19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boiestown, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886 autorisant le paiement de $18,200; la balance, $1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de $140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois ; le tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fut approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de $32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 avril 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question ; le montant de subvention disponible est de $6,400.

Aujourd'hui, 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricton, et Indiantown, a été terminé et est exploité ; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de $313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de $305,600, dont il a été payé jusqu'ici $230,000, et le 31 décembre, après inspection des travaux, un arrêté du conseil a été pris pour le paiement de la balance, $75,600.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(*Voir* n° 129.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embrachement d'environ 12 milles, au sud de Lunenburg jusqu'à Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE D'ONTARIO.

(*Voir* nos 31 et 115.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique

d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth ; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne *viâ* Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles, ce qui porte le total de la subvention à $281,600.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1886.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

(*Voir* n° 25).

En 1884, le parlement accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887. Par arrêté du conseil du 9 juillet 1887, l'époque fixée par l'achèvement a été prolongée jusqu'au 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil il a été payé $150,670 à la compagnie jusqu'à la clôture de l'exercice, et depuis lors jusqu'au 31 décembre 1887 la compagnie a reçue $6,960,—soit jusqu'à date un paiement total de $157,630, couvrant une distance de 61 milles à partir d'Aylmer.

Le tracé jusqu'au 71e mille d'Aylmer a été approuvé Le chemin est ouvert à la circulation depuis Aylmer jusqu'à Coulonge, 59 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC-CENTRAL.

(*Voir* n° 22.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'au 31 décembre 1887 est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 82 et 126.)

Par l'acte de 1882 une subvention de $384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisait cette ligne, reçut une subvention de $80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie s'élève à $775,095.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, au sujet des deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrats pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Au 31 décembre 1887, le tracé du chemin a été approuvé par des arrêtés du conseil pour uue distance de 140 milles au nord de Saint-Raymond, et la compagnie a donné avis au département que son chemin est prêt à être inspecté jusqu'au 140e mille.

A la clôture de l'exercice 1886-87 il avait payé une subvention de $457,991. Depuis lors il a été payé $189,293, ce qui, au 31 décembre 1887, faisait un total de $647,284.

LIGNE DIRECTE.

L'entreprise connue sous le nom de "Ligne Directe" a pour but de mettre Montréal, la métropole commerciale du Canada, en communication avec les ports canadiens de l'Atlantique par la voie la plus directe et la plus praticable. Depuis quelques années le parlement s'occupe de cette question, et il a de temps à autre voté des subventions afin de favoriser l'entreprise ; des compagnies se sont constituées et des explorations ont été faites par des particuliers et par le gouvernement ; bref, dans le cours du dernier exercice, on a pris des mesures qui font espérer que le but désiré sera atteint. L'entreprise se divise en deux sections : à l'est et à l'ouest de Moncton.

A l'est de Moncton—voie ferrée jusqu'à Sydney et Louisbourg.

(Nos 9, 21.)

Comme chaînon de la communication par une voie ferrée qu'il s'agissait d'établir avec le nord-est du Cap-Breton, la construction d'une ligne d'environ 70 milles entre Oxford et New-Glasgow, raccordant l'Intercolonial au chemin de fer de Prolongement-Est et évitant un long détour, fut autorisée en 1882, le parlement ayant voté une subvention de $224,000 à cet effet.

A la date du 28 juillet 1882, contrat fut passé avec la Compagnie de la Grande Ligne Directe entre Montréal et l'Europe pour la construction de ce chemin, qui devait être terminé pour le 1er janvier 1884.

La compagnie se mit à l'œuvre et continua les travaux jusque dans l'été de 1883, alors que les opérations cessèrent. En conséquence, le contrat fut annulé. Comme la subvention devait être payée à l'achèvement de chaque section de dix milles, et comme la compagnie n'a pas terminé une seule section, elle n'a reçu aucune partie de la subvention.

En 1885, le crédit suivant fut voté par le parlement :—

Au chemin de fer de la Ligne Directe de la Nouvelle-Ecosse pour régler les réclamations non-réglées des sous-entrepreneurs et autres pour main-d'œuvre, matériaux, etc., employés dans la construction du dit chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, et pour acheter leurs droits dans le dit chemin de fer et les dites réclamations, cette dépense devant être décrétée par un arrêté du conseil et constituer un premier débit sur la subvention au dit chemin de fer autorisée par l'acte 45 Vict. chap. 14.............. .... $125,000

Un arrêté du conseil du 14 août 1885 nommait un commissaire spécial par lequel un certain nombre de réclamations furent réglées. En 1886, le parlement vota un nouveau crédit de $25,000 pour les mêmes fins, et le commissaire a obtenu les récépissés et les cessions des entrepreneurs de la compagnie et des personnes qui avaient des intérêts dans l'entreprise,—les paiements faits couvrant les dettes que la compagnie avaient contractées pour la construction du chemin, avant la suspension des travaux au mois d'août 1883. Bien que des capitalistes et d'autres personnes aient soumis plusieurs propositions pour la construction de la ligne de chemin de fer directe embrassant le Cap-Breton, on n'est arrivé à rien de défini ou de satisfaisant ; en conséquence, il fut décidé, plutôt de priver plus longtemps le Cap-Breton des avantages d'une commission par une voie ferrée, que le gouvernement devait construire lui-même une ligne dans l'île.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

L'acte 49 Vict., chap. 14 (1886), autorisait la construction, comme ouvrage public, d'un chemin de fer partant d'un point sur le détroit de Canso et allant à

Louisbourg ou à Sydney, dont le tracé devait être déterminé par le gouverneur en conseil.

Après plusieurs études faites sur l'île, un tracé partant de la Pointe Tupper, au détroit de Canso, passant le lac McIntyre, les Grand-Narrows et la rive sud du lac Petit Bras d'Or jusqu'à Sydney, avec embranchement à Sydney-Nord, fut finalement adopté par arrêté du conseil du 29 octobre 1886.

Le chemin fut subséquemment divisé en deux sections: la section de l'est, d'environ 45 milles, entre Grand-Narrows et Sydney, qui fut donnée à l'entreprise au plus bas soumissionnaire, le 28 janvier 1887, après avis public; et la section de l'ouest, entre la Pointe Tupper et Grand-Narrows, également donnée à l'entreprise au plus bas soumissionnaire le 27 juillet 1887.

Comme les travaux de la section de l'est, entre Grand-Narrows et Sydney, n'avançaient pas beaucoup, l'entreprise a été enlevée aux entrepreneurs, suivant les termes du contrat.

On a acheté le droit de passage, et réglé avec les propriétaires de terrains, dans la plupart des cas.

La longueur totale du chemin, à partir de la Pointe Tupper jusqu'au point de prolongement à Sydney et Sydney-Nord, est de 78 milles; le prolongement de Sydney a 12 milles, et celui de Sydney-Nord 8, ce qui fait un total de 98 milles.

Les municipalités de Sydney et de Sydney-Nord fournissent les terrains pour le prolongement du chemin jusqu'à des points de ces localités qui leur paraissent plus désirables que les termini fixés par le tracé officiel.

A l'ouest de Moncton—Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest.
(Nos 20, 63.)

Au cours de la session de 1885, après une série d'explorations faites avec soin entre Montréal et les points d'où les ports mentionnés peuvent être atteints par les chemins de fer actuels, le parlement fit connaître sa décision en octroyant une subvention par l'acte suivant, 48-49 Vict., chap. 58:—

" Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de Saint-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingts mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spéci-

fiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer."

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences voulues et ayant établi qu'elle était en mesure de construire et d'exploiter le chemin, contrat fut passé avec elle le 14 décembre sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 19 novembre précédent; par ce contrat elle s'engageait à construire, pour le 1er juillet 1889, une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent à ou près Caughnawaga, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquemment, la Compagnie du chemin de fer International vendit ses intérêts dans ce contrat à la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, et cette dernière compagnie fut acceptée entrepreneur par un arrêté du conseil du 13 novembre 1886; le contrat fait sous l'autorité de cet arrêté porte la date du 6 décembre de la même année.

La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint de la Compagnie du chemin de fer du Maine Central le privilège d'acquérir le droit de circulation sur la partie de son chemin qui se trouve entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la ligne frontière. Ces arrangements furent sanctionnés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour l'exécution de cette entreprise s'élevant en totalité, comme il est dit plus haut, à $250,000 par année pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de manière à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins qui existent déjà dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse et qui conduisent aux ports en question.

En conséquence, il fut fait une estimation des différentes sections de la ligne explorée, telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut pris le 14 juin 1886, partageant la subvention comme suit:—Pour la section comprise entre le fleuve Saint-Laurent et Lennoxville, 100 milles, $71,100; la section comprise entre Lennoxville et la Rivière-à-l'Orignal, 8 milles environ à l'est de la frontière occidentale qui sépare la province de Québec de l'Etat du Maine, 89 milles, est couverte par le chemin de fer International déjà construit. Pour la section de 134 milles comprise entre la Rivière-à-l'Orignal et Mettawamkeag, station sur le chemin de fer du Maine-Central, $115,500; pour la section comprise entre Mattawamkeag et la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, distance de 81 milles, des arrangements de circulation ont été pris avec les chemins de fer qui existent déjà. Pour la section de 113 milles comprise entre Harvey et un point situé sur l'Intercolonial près de la station Salisbury, $63,400. Le reste de la distance jusqu'à Moncton par l'Intercolonial est de 10 milles, et la distance totale entre le fleuve Saint-Laurent et Moncton est de 527 milles.

Par arrêtés du conseil du 3 septembre 1886, et du 24 mai 1887, des plans de tracé furent approuvés pour la distance comprise entre le fleuve Saint-Laurent (à Caughnawaga) et Lennoxville, en passant par la ville de Saint-Jean, P.Q., Farnham et Stukely-Sud jusqu'à Magog, et de là au nord du lac Magog ; de la sorte, le tracé officiel se trouve modifié, et la distance légèrement augmentée, de 100 milles à $101\frac{55}{100}$.

Les travaux n'étant pas terminés, aucune partie de ces subventions n'était encore payée au 31 décembre 1887.

La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), l'autorisation de construire un pont sur le Saint-Laurent, près Lachine, soumit à l'approbation du gouvernement les plans de ce pont, qui devait se trouver à environ un mille en aval de l'entrée du canal Lachine et à peu près neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été trouvés bons au double point de vue de l'art et de la navigation, ils furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882, puis modifiés par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans approuvés comportent un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune, deux de 269 et huit de 242 pieds chacune. Les deux ouvertures centrales de 216 pieds chacune ont une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau d'eau d'été ; ces deux ouvertures sont sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites. Le pont est maintenant terminé.

Par un contrat portant la date du 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a acquis l'affermage à perpétuité de la ligne et des intérêts de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE STEWIACKE À LANSDOWNE.

(*Voir* n° 87.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la vallée de Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, colonies de Stewiacke supérieur et Musquodoboit, 25 milles. La compagnie du chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT, BASSES-LAURENTIDES ET SAGUENAY.

(*Voir* nos 59 et 117.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention de $217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu $64,430. Depuis lors, elle a encore reçu $28,383, ce qui porte à $92,813 le total des paiements faits jusqu'au 31 décembre 1887. Cette somme couvre une distance de 22½ milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP A EDMONTON.

(*Voir* nos 3 et 62.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmonton, le parlement, en 1882, vota une subvention de $240,000, et par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $258,000 pour une ligne partant de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, soit, en totalité, une somme de $498,000 pour aider à ces travaux.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmonton. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *viâ* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886. A la clôture du dernier exercice aucune partie de la subvention n'était encore payée; mais plus tard, et après inspection officielle, il a été fait plusieurs paiements dont le total s'élevait, au 31 décembre 1887, à $166,184, couvrant une distance de 50 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.

(*Voir* n° 75.)

L'acte de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $16,000 pour la construction d'un chemin de fer depuis Glenannan jusqu'à Wingham, Ont. Le 20 janvier 1887, contrat fut passé avec la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 décembre 1886, et les plans du tracé étant approuvés et le chemin étant terminé et inspecté, le paiement de la subvention totale applicable à l'entreprise, $14,720, a été autorisé par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887. Ce jour-là toute la somme était payée, sauf $320.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST.

L'acte 50-51 Vict., chap. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, ratifiait une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887, et qui fut subséquemment modifiée sur le contrat qui accompagne l'acte. La convention se résume en ceci:

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et la balance, s'il y en avait, devait être remise à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées. Au 31 décembre 1887, la compagnie n'avait pas encore fait de dépôts.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DE L'OUEST D'ONTARIO.

(*Voir* n° 66.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886) autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni $256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *viâ* London, jusqu'à Chatham, Ont., et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de

Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée, un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles,—sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu $60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins $800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, *viâ* London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire, et cette location a été approuvée par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur :

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de notre ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ALBERTA ET ATHABASKA.

(*Voir* n° 142.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à cette compagnie pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Athabaska, et traversant la Saskatchewan du Nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille ; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, doivent être terminés pour le 20 juillet 1888 ; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 23, la subvention a été confirmée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND NORD-OUEST CENTRAL.

(*Voir* n° 140.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et Battleford dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, est dû à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fût terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. Subséquemment, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 23 juillet 1886, la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut acceptée comme entrepreneur de la construction d'un chemin de fer de Brandon à Battleford, moyennant la subvention en question,—après avoir été constituée en corporation par un arrêté du conseil portant la même date et en vertu des dispositions de l'acte. Le contrat fut signé le 12 septembre 1887. D'après ce contrat, la compagnie est tenue de construire, équiper et mettre en état d'exploitation pour le 1er janvier 1888— 50 milles.

"	1889—100	"
"	1890—150	"
"	1891—150	"
	450 milles.	

La première section de 50 milles doit être construite et équipée avant l'octroi d'une partie quelconque de la subvention.

Le 7 novembre 1887, l'époque fixée pour l'achèvement de cette section a été prorogée au 1er août 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

(*Voir* nos 137 et 139.)

Par l'acte 48-49 Vict, chap. 60, autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 430 milles de terres, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession fut faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La date de l'achèvement des travaux fut fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux fit constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 130 milles de son chemin. Un arrêté du conseil du 2 avril 1888 autorisa le transport de la concession de terres pour cette distance. Une autre inspection, faite depuis cette époque, a démontré que jusqu'à la fin de décembre 1886 la compagnie a construit 50 autres milles, ce qui fait un total de 180 milles de la ligne-mère.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, autorité fut donnée de concéder à la compagnie environ 26 milles de terres, 6,400 acres par mille, pour l'aider à construire un embranchement de ce chemin de fer partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, $11\frac{1}{2}$ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, 12 milles de long, a été inspecté et déclaré terminé.

Aujourd'hui, le 3 décembre 1887, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Langenburg, 180 milles.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD-OUEST DU MANITOBA.

(*Voir* n° 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 150 milles de terre, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Vict., chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à dire jusqu'au 15 mai 1887.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres ; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit :—

Par un arrêté du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 40, à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de ce qui est appelé Anse-à-l'Orme.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, le point maintenant appelé Anse-à-l'Orme, allant à l'ouest en suivant une

tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidendale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885, modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin et aux sections suivantes:—

1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie du Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée) jusqu'à Manitou.......... 2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche..........	110
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9..........	20
	130

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles = 7,483·84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir: sur l'embranchement sud, à partir de Boisevain-Ouest, 21 milles; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la compagnie du Pacifique, locataire du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14. De cette subvention, les premiers 30 milles étaient pour un tracé préalablement approuvé, mais aujourd'hui modifié.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887, la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro, (chaînon du nord) 105 milles; aussi sur le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 203 milles de Winnipeg.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE MEDICINE-HAT.

(*Voir* n° 144.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession fut faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE NAVIGATION DU NORD-OUEST.

(*Voir* n° 135.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 30 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medecine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE VAPEURS DE LA QU'APPELLE, DU LAC LONG ET DE LA SASKATCHEWAN.

(*Voir* n° 143.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée d'accorder une concession de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Régina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 30 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Régina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20·10 milles, et que les travaux sur le reste du parcours jusqu'au lac, environ 2 milles, étaient en cours d'exécution.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention. La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état

d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Saskatchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIRES DE WINNIPEG ET DE LA BAIE-D'HUDSON.

(*Voir* n° 134.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson : 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vict., chap. 59, constitua en corporation " la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson ; aussi, de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegoosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg, et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Vict., chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit :—

		Acres.
Autorisé par l'acte 47 Vict., chap. 25, sanctionné le 19 avril 1885.	Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles........................	1,440,000
	Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles................	5,410,000
	Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du Parlement.)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère ; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois de février 1887, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que la valeur des travaux exécutés sur 40 milles du chemin de la compagnie était de $220,000.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE-DE-BOIS À QU'APPELLE.

(*Voir* n° 141.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 23 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique; aux termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin devront être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, a jugé à propos, avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1886, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le cap Traverse, sur l'île, et le cap Tormentine, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à

travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignît de la terre à briques. Du 5½ mille au 6¼, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à briques. Du 6¼ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du cap Traverse; au 6¼ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau et environ 10 pieds de sable. A cette exception près, le fond est très uniforme et bon.

TUNNEL DE LA RIVIERE SAINTE-CLAIRE.

En 1884, une compagnie, " la Compagnie du tunnel de la frontière de Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vict., chap. 82, pour construire un tunnel partant d'un point dans ou près la ville de Sarnia, Ontario, et allant à la cité de Port-Huron, Michigan, Etats-Unis; l'acte prescrivait que les plans du tunnel et de ses ouvrages devaient être approuvés par le gouverneur en conseil avant l'exécution de l'entreprise.

Des plans satisfaisants ayant été soumis, ils furent approuvés par un arrêté du conseil portant la date du 24 novembre 1886.

La longueur du tunnel lui-même sera de 5,280 pieds, ou un mille, dont 2,310 pieds sous la rivière. Pour la partie centrale de cette distance, 1,500 pieds seront de niveau; la rampe, de chaque côté, sera de 1 à 50. La longueur totale du tunnel et de ses abords sera de 15,150 pieds, et il fera un raccordement entre le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Chicago et Grand-Tronc. Le tunnel, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds de jour. La plus grande profondeur de l'eau au sommet du tunnel, sera de 40½ pieds, et son minimum, de 15 pieds.

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

A la suite des débats qui ont eu lieu au parlement, dans le cours de la dernière session, sur l'opportunité de constituer une cour de commissaires des chemins de fer, et dans le but de recueillir des données sûres qui puissent servir à la solution de la question, une commission royale a été constituée, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1886, et depuis cette époque elle a institué des enquêtes dans plusieurs localités. Les commissaires ont dernièrement dressé leur rapport qui est prêt à être déposé.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs;
2. De la rivière des Outaouais;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
4. De la Trent;

5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.

7. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception de revenu provenant des canaux étant du ressort du département du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau suivant, qui fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de pouvoirs d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, a été fourni par le département du revenu de l'intérieur.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de pouvoirs d'eau.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	157,207 26	....	5 00	....	3,470 45	160,682 71
Saint-Laurent	59,909 43	4,458 45	116 00	16,890 34	26,593 52	107,967 74
Chambly	17,323 50	2 00	....	....	45 00	17,370 50
Ottawa	57,693 83	....	37 50	....	31 00	57,762 33
Rideau	5,957 80	24 64	....	211 60	1,346 75	7,540 79
District de Newcastle	359 98	....	....	....	....	359 98
Saint-Pierre	1,426 47	....	....	....	....	1,426 47
	299,878 27	4,485 09	158 50	17,101 94	31,486 72	353,110 52

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les lacs qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,334 milles.—(*Voir* l'annexe n° 8, . 135.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles ; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de 533¼ pieds ; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de longueur, et deux écluses parallèles dont la plus considérable a 515 pieds de long, 80 pieds de large, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est de 18 pieds.*

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds au plus bas niveau du Saint-Laurent ; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits ; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buscs des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*Voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880) :—

Canaux de Williamsburg—

	Pieds.	Pouces.
Rapide Plat, écluse de prise d'eau	6	7
" " entrée d'aval	7	0
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée d'aval	9	3
Pointe-Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau	8	3
" entrée d'aval	9	0
Beauharnois	10	10
" entrée d'aval	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un

* D'après certains relevés "démontrant la condition actuelle, le développement et les besoins du commerce venant du lac Supérieur par les lacs d'en bas" publiés au mois de mai 1887 par ordre de la Chambre de commerce pour l'information des organisations commerciales intéressées à la navigation des grands lacs,—il paraît qu'il est question de construire une écluse beaucoup plus grande sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1865. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, et elle coûterait $1,700,000. Au mois d'août 1886, le congrès a voté un crédit de $250,000 pour cet ouvrage.

Des données statistiques fournies avec les relevés qui précèdent, il ressort que, en 1886, 7,424 navires ont passé par le canal actuel, soit 38 pour 100 de plus que l'année précédente, et ils représentent plus de 4,500,000 tonneaux de fret ; et, nouvelle preuve de l'importance du commerce des grands lacs : en 1884, 38,742 navires des Etats-Unis et 6,021 navires canadiens, représentant un total de 46,939 navires, [illegible]9 645,271 tonneaux, ont passé par la rivière Détroit.

chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité :—

Canal de Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche.

Canal de Beauharnais.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement sur ce canal.

Canal de Cornwall.—Ici, deux nouvelles écluses ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service. Une est en cours de construction à l'extrémité d'amont, et il en reste encore trois autres à construire. On se prépare à commencer les travaux. Des 11½ milles que ce canal couvre, 10½ environ restent à une profondeur navigable de 9 pieds seulement.

Canaux de Williamsburg.—Pointe de Farran.—Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—La construction d'une nouvelle écluse est terminée ; il en reste encore une à faire. Du prisme du canal, qui a quatre milles de long, on achève de creuser à 14 pieds à peu près trois quarts de mille.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont ont été améliorés, mais on n'a pas encore touché au canal, qui a trois écluses et une longueur totale de 7⅝ milles. Cependant il a été fait une étude complète dans le but de raccorder l'entrée d'amont au chenal d'eau profonde en bas du rapide.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître. Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est à peu près terminé. Sur la distance qui sépare Cornwall de Beauharnois et qui couvre le lac Saint-François, il sera nécessaire d'améliorer le chenal en quelques endroits,

ainsi qu'entre Beauharnois et Lachine ; il faudra pareillement creuser et nettoyer le chenal sur une distance d'environ quatre milles.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.............	$8\frac{1}{2}$ milles statutaires.	$8\frac{1}{2}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5	5
Dimensions des écluses.............	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	$44\frac{3}{4}$ pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses.	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 écluses.	9 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf................................		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de $44\frac{3}{4}$ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre ; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts et les murs latéraux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1886, et rouvert le 5 mai 1887.

Les navires n'ont pas éprouvé de retard, et les ouvrages n'ont pas subi d'avaries. Le volume d'eau a été ample, et les ouvrages sont en excellente condition, sauf deux vieux ponts qui demandent à être refaits.

Une partie du canal et les bassins, dans Montréal, ont été éclairés à l'électricité.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des réparations qui ont été exécutées, et fait voir la condition générale du canal. Les navires océaniques utilisent beaucoup les bassins, et le trafic du canal est considérable. (Annexe 7, page 94.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	$11\frac{1}{4}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$82\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 do
Largeur du canal au plafond	80 do
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 do

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à $15\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms de Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1886 et rouvert le 3 mai 1887.

Pas d'accidents ni d'interruptions. (Annexe 7, p. 95.)

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	$11\frac{1}{2}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 do
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)	100 do
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 do

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de $32\frac{3}{4}$ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 8 décembre 1886 et rouvert le 4 mai 1886. (Annexe 9, page 107.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Des quatre écluses qu'il reste à faire, une est déjà en cours de construction, ainsi qu'un déversoir d'alimentation. On améliore l'entrée d'amont, et on a pris des mesures pour commencer d'autres travaux, soit au point de partage ou en amont de la ville de Cornwall.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts le 31 mai 1887.

Il ressort d'un relevé fourni par le contrôleur et qui se trouve à la page 109 du rapport, que le plus bas niveau auquel l'eau est descendue durant la saison de navigation a été (en janvier 1887), dans le canal de la Pointe Farran, de 8 pieds 6 pouces, sur le seuil d'aval de l'écluse située au pied du canal. Les eaux du Saint-Laurent qui ont été hautes pendant toute la saison, ont donné une bonne profondeur d'eau dans ces canaux. Un pont de glace s'étant formé, au mois de février, entre les rives canadienne et américaine, à partir de l'île Croil, il s'en est suivi un refoulement qui a considérablement avarié, au printemps, le brise-glaces et la jetée du canal de la Pointe Farran ; l'eau a monté à la hauteur de 20 pieds sur le seuil de l'écluse au pied du canal du Rapide Plat.

On trouvera, annexe 10, p. 109, un tableau qui donne le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau dans les écluses de ces canaux.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'exercice. (Ann. 10, p. 108.)

CANAUX DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal..	$\frac{3}{4}$	de mille.
Nombre d'écluses..	1	
Dimensions des écluses..	200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..	4	"
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau...	9	"
Largeur du canal au plafond..	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau..	90	"

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas encore pris de mesures pour agrandir ce canal.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal..	4	milles.
Nombre d'écluses..	2	
Dimensions des écluses..	200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..	$11\frac{1}{2}$	"
Hauteur de l'eau sur les seuils..	9	"
Largeur du canal au plafond..	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau..	90	"

De la tête du canal de la Pointe-Parran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Des mesures ont été prises pour l'agrandissement du canal selon le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 100 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, sera creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. Les travaux sont en cours d'exécution. La nouvelle écluse et les ouvrages d'alentour sont à peu près terminés.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15⅝ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux en voie d'exécution ont pour but d'approfondir, à l'extrémité d'amont, un chenal conduisant à l'eau profonde, afin de donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ils sont terminés en quelque sorte, et l'accès du canal est devenu beaucoup plus facile. On se prépare à pousser le creusage de 14 pieds jusqu'à l'eau profonde en aval des rapides, et à construire une écluse de prise d'eau à cet endroit.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops, (7 milles en aval de Prescott) le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

Les opérations de minage sont terminées ; mais il reste encore à enlever, au moyen de la drague, les débris du minage, et ce travail, qui est commencé, présente

des difficultés considérables, vu la rapidité du courant, et attendu qu'il faut éviter d'interrompre la navigation. (*Voir* annexe 16, page 132.)

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié.

On n'a pas encore pris de mesures pour donner plus de largeur aux écluses.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)	....	2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions des écluses	1 écluse 270 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 de partage 230 x 45 24 150 x 26½	270 pds x 45 pds.
Ascension totale par les écluses	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10½ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.............. 2,622 pieds.

" Du canal Welland à la rivière, *viâ* l'écluse à l'aqueduc.............. 300 "

" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara.................. 1,020 "

Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson... 2

Dimensions des écluses.. 150 x 26½ pieds.

Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.. 10 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils.................................. 9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.. 21 milles.

Nombre d'écluses.. 2

Dimensions des écluses.. { 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "

Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	185 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien ; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland ; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippawa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts le 4 mai 1887.

On trouvera aux pages 116 et 117 du présent rapport, des tableaux qui donnent la plus grande et la plus faible profondeur d'eau sur les buscs des anciennes et des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne ; aussi, la profondeur moyenne de l'eau sur les seuils des anciennes écluses, aux deux endroits, pendant les mois de juin 1886 et 1887, et sur ceux de la nouvelle écluse pendant le mois de juin 1887. Il résulte de ces données que la profondeur de l'eau sur le busc de la nouvelle écluse de Port-Dalhousie était de 17 pieds 10 pouces, et de 16 pieds 6 pouces à Port-Colborne, au mois de juin 1887.

NOUVEAU CANAL.

Il n'est arrivé aucun accident grave cette année.

On trouvera dans le rapport du surintendant (Annexe 11, p. 111) des détails complets sur les différents travaux de réparations, renouvellements, etc., exécutés dans le cours de l'exercice.

ANCIEN CANAL ET CANAL D'ALIMENTATION.

Les réparations et renouvellements devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été exécutés, et les constructions ont été maintenues en bon état. (Annexe 11, p. 118).

APPROFONDISSEMENT DU CANAL WELLAND.

Quoique le but immédiat des travaux de creusage, aujourd'hui terminés, du nouveau canal Welland fût de faciliter la navigation des navires d'un jaugeage de

12 pieds, il devint évident, ces travaux une fois commencés, que les intérêts du commerce exigeaient une plus grande profondeur. La question ayant été discutée par le parlement, qui a autorisé des mesures en conséquence, il fut décidé que les fondations de toutes les constructions permanentes qui n'étaient pas assez avancées pour exclure la possibilité de leur faire subir des modifications judicieuses, seraient faites de manière à permettre de donner plus tard une profondeur nouvelle de 14 pieds sur toute l'étendue du canal. C'est dans ce but que les écluses et d'autres ouvrages permanents furent construits. Le creusage dans la roche et les travaux de pont furent aussi exécutés d'après le nouveau plan. Donc, les travaux qu'il restait à exécuter à l'ouverture du dernier exercice pour établir une profondeur uniforme de 14 pieds sur tout le parcours du canal, consistaient à exhausser les écluses, les déversoirs et les levées, ainsi que les ouvrages s'y rattachant, depuis la seconde écluse en amont de Port-Dalhousie jusqu'à la 24e écluse à Thorold,—et à approfondir le bief de partage portant de Allanburgh et allant jusqu'à Ramsey's Bend, distance d'environ 11½ milles.

Le parlement ayant voté les crédits nécessaires, un arrêté du conseil fut pris le 12 avril 1886 pour donner le contrat des différentes sections.

Les travaux sont terminés, y compris ceux qui avaient pour objet de faire passer les eaux du canal sous la rivière Welland ou Chippewa par un aqueduc, et, le raccordement entre le canal et l'aqueduc étant établi, les navires tirant 14 pieds d'eau ont facilement passé par le canal depuis l'ouverture de la navigation.

A propos de l'aqueduc, les détails suivants qui ont été donnés dans le rapport de l'année dernière trouvent ici leur place :—

La longueur de l'aqueduc, y compris les ailes à chaque extrémité, est d'environ 422 pieds, et sa largeur de 120½ pieds. La largeur moyenne du chenal ou prisme est de 86 pieds, le fond se trouvant à 5 pieds plus bas que l'étiage de la rivière et à 11½ pieds plus bas que son plus haut niveau. La hauteur, du fond au sommet du prisme, est de 26 pieds; celle de tout l'ouvrage à partir des fondations est de 45¾ pieds, et les arcs en segment par lesquels les eaux de la rivière passent sous celles du canal, sont au nombre de six, ayant chacun 40 pieds de portée.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ;
Le canal de Carillon ;
do Grenville ;
do Rideau.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau.	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale pour l'écluse	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de

Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 27 novembre 1886, cette écluse était rouverte le 4 mai 1887.

La navigation n'a pas été interrompue, et il n'y a pas eu d'accident.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux disponibles.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux de redressement et d'approfondissement du chenal en amont de l'écluse ont été terminés avant la fin de l'exercice. La longueur du chenal amélioré est de 4,700 pieds, la largeur au fond de 100 pieds, et sa profondeur de 10 pieds aux plus basses eaux. (Ann. 8, p. 105.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 30 novembre 1886, ce canal était rouvert le 2 mai 1887.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 8, p. 105.)

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal..	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5 "
Dimension des écluses	200 pieds x 45.
Ascension totale par les écluses........................	43¾ "
Hauteur de l'eau sur les seuils........................	9 "
Largeur du canal au fond........................	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Depuis la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le cours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 30 novembre 1886, il a été rouvert le 2 mai 1886. (*Voir* Annexe 8, p. 106.)

HAUT DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses..	2
Dimensions des écluses..	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses........................	18 à 20 "
Profondeur d'eau sur les seuils........................	6 pieds.
Longueur collective des digues........................	625 "

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

Fermé à la fin de novembre, ce canal a été ouvert le 1er mai 1886. (Ann. 8, p. 106).

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable........................... 126½ milles.

Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston { 33 d'ascension, à l'eau haute. / 14 de chute.

Différence totale des niveaux, 446½ { 282¼ d'ascension. / 164 de chute. } durant les hautes eaux.

Dimensions des écluses.................................... 134 x 33 pds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal........... 4½ pieds.

Largeur du canal au fond .... { 60 " dans la terre. / 54 " dans le roc.

Largeur du canal à la surface de l'eau................ 80 " dans la terre.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté per la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux de bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière

(Pour l'indication des stations entre Ottawa et Kingston, voir Annexe 19, p. 136.)

Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Close le 30 novembre 1886 aux Moulins de Kingston, la navigation était rouverte le 2 mai 1887.

A Ottawa, elle a été close le 29 novembre 1886 et rouverte le 3 mai 1887.

Elle n'a pas subi de retards dans tout le cours de l'exercice.

Le niveau de l'eau dans les biefs de descente, entre le points culminant et Ottawa, a été maintenu à la hauteur nécessaire jusqu'à la clôture de la navigation. Dans les biefs de descente, cependant, à partir du point culminant en allant vers Kingston, l'eau est tombée au-dessous du niveau navigable, à Newboro, vers le milieu de septembre, et dans le bief de Kingston-Mills vers le 30 juillet. Les crues du printemps ont été plus fortes qu'à l'ordinaire sur la Rideau, et elles ont avarié tous les ponts qui traversent la rivière entre Hog's-Back et Ottawa, à l'exception des nouveaux ponts en fer de New-Edinburgh.

En 1885, le parlement vota un crédit de $20,000 "pour travaux destinés à augmenter le volume d'eau du canal et de la rivière Gananoque." En conséquence, un arrêté du conseil du 16 novembre 1885 autorisa un contrat en vertu duquel la Compagnie hydraulique de Gananoque entreprit l'exécution de travaux ayant pour objet de hausser le niveau d'eau de cette rivière, et reçut $8,000 en a-compte. La plus grande partie de l'ouvrage est terminée. (Annexe 12, page 125.)

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

Les travaux, qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay en certains endroits, ont été continués durant l'exercice. Le barrage et les deux écluses sont terminés, et le canal, entre le lac Rideau et la rivière Tay, distance d'environ 1¼ mille, est à peu près fini. Il établit une communication avec la ville de Perth par la rivière. (Ann. 13, p. 127.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle

suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York ; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45.	
Ascension totale par l'écluse	5 do	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 do	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le canal est	300 do	
do do ouest	690 do	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1886, et rouverte le 2 avril 1886.

Cette écluse, qui a été construite en 1849, a grandement besoin de réparations.

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.
Nombre des écluses	9

Dimensions des écluses :

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds	De 22½ à 24 pds de large.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
" 3, 4, 5, 6	118 "	
" 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1886 et rouvert le 5 mai 1887.

A Chambly et à Saint-Jean, les jetées conductrices ont été considérablement avariées par la glace, surtout les dernières, qui ont besoin d'être reconstruites.

La crue tout à fait extraordinaire des eaux de la rivière Richelieu, le printemps dernier, a partiellement démoli le canal construit entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse, sur une distance de 3 milles. Des mesures ont été prises pour le réparer.

Dans le cours de l'hiver dernier, la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest a construit un pont tournant de chemin de fer sur le canal, à Saint-Jean.

Le trafic a considérablement augmenté sur ce canal pendant le dernier exercice. Aucun accident n'est survenu, et la navigation n'a pas été interrompue. (Ann. 7, p. 96.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

L'hydrographie de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Rouse's-Point, a été continuée au cours de l'exercice. On a fini de lever les plans de cette partie de la rivière, et des cartes sont en cours de préparation. (*Voir* p. 104.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.
Une écluse de marée (4 paires de portes).
Dimensions, 58 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.
Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 4 janvier 1887; rouverte le 20 avril 1887.

Les ouvrages du canal sont en bon ordre, sauf l'ancien mur de soutènement qui a été détruit par le taret. L'année dernière un crédit spécial a été voté pour le réparer, et on a pris des mesures pour que les travaux de réparations soient terminés dans l'automne de 1887. Les relevés du trafic font voir que 794 navires à destination du nord et 655 à destination du sud sont passés par ce canal. (Ann. 15, p. 130.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron,—la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Toronto. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing............	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley...		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'..........	51¾	
De Peterboro' à Lakefield....................................		9½
De Lakefield à Burleigh..	12	
Rapides Burleigh..		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn............	7	
Rapides Buchkorn..		1
De la ligne de Buckhorn à Lindsay......................	36¼	
	126¼	34¾
De Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog..	28¾	
	155¼	34¾
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry.	190 milles.	
Aux chutes de Fénelon, la distance de la ligne de Buckhorn à Fénelon est de........................	31½ "	

Les constructions suivantes sont en usage :—

Rapides de Chisholm.

	Distances en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir..	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume.......... 28½

Campbellford.

Estacades conductrices.. 34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont quatre barrages et deux glissoirs....... 37¾

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt.. 28

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir.. 42¾

Hastings, rapides de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.. 34⅝

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal.. 92⅞

Petit Lac.

Trois piliers et une estacade.. 94

Burleigh.

Glissoirs, 2 barrages, 3 écluses (neuves)............................ 101

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions)....... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay.. 140¾

Chutes de Fénelon.

Un grand glissoir et des estacades. 2 écluses accolées (neuves) 155¾

Lindsay.

L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.. 161¼

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog.. 190

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province d'Ontario, et elle est encore sous son contrôle.

Dans les différents biefs, l'eau a été maintenue à la hauteur voulue, 5 pieds sur les seuils.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 1,574 navires durant la dernière saison de navigation, contre 2,193 en 1885-86.

Des réparations assez considérables ont été faites au barrage de Lindsay.

La navigation n'a subi aucune interruption.

Close le 23 novembre 1886, elle a été rouverte le 27 mars 1887. (Annexe 14, p. 128.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent, et pour lesquelles le parlement a voté des crédits sont les suivantes : Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, les rapides Buckhorn et les chutes de Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Elles ouvriront une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 150 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe, jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice ; il maintient bien le niveau de l'eau en amont.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire observer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick, et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistent dans la construction de trois écluses d'ascension et de certains barrages, sont en cours d'exécution, et on espère qu'ils seront terminés pour l'ouverture de la navigation.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, on a construit un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse d'ascension. Les travaux seront terminés pour l'ouverture de la navigation.

Aux chutes de Fénelon, à 32 milles des rapides Buckhorn, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses d'ascension et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur	134 pieds.
Largeur	33 "
Hauteur d'eau sur les seuils	5 "

(Ann. 14, p. 128.)

CANAL MURRAY

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux, commencés à l'entreprise au mois d'août 1882, comprennent une tranchée de 4½ milles de long, dans l'isthme, et des améliorations de dragage et autres aux entrées d'amont et d'aval, sur une distance de 9½ milles.

Le canal a une profondeur de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu du lac, ou 12 pieds 6 pouces au-dessous du niveau ordinaire du lac, et une largeur de 80 pieds au fond. Il n'y a pas d'écluses.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Il reste encore à faire une certaine quantité de creusages pour obtenir la largeur voulue, et enlever quelques roches de fond près l'extrémité de Brighton ; il faudra aussi draguer un chenal à travers une partie du havre. Les jetées, aux entrées est et ouest du canal, sont très avancées. La nouvelle entrée du havre de Presqu'Ile par le lac a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur est de 16 pieds. (Ann. 16, p. 131.)

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Des études hydrographiques ont été faites dans le but de construire un canal sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie. Jusqu'ici on a recueilli des données

qui permettent de dire que le canal sera construit et que cet énorme pouvoir d'eau sera utilisé.

COMMISSION ROYALE.

Comme il était fort à désirer, vu les nouvelles conditions créées par l'agrandissement du canal Lachine, que l'on connût la situation des affermages des pouvoirs hydrauliques sur ce canal, une commission royale a été instituée par un arrêté du conseil du 17 juillet 1886, pour étudier la question et faire rapport.

Les commissaires se sont mis à l'œuvre, et ont fait un rapport concernant certaines matières qui se rattachent à l'objet de la commission.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude; en conséquence, le 8 octobre 1887, il édicta un arrêté du conseil instituant une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. La commission s'est mise à l'œuvre, mais elle n'a pas encore présenté son rapport.

Les commissaires se sont mis à l'œuvre, mais ils n'avaient pas encore terminé les travaux à la clôture de l'année.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. H. POPE,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1887.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	28,772 52	22,567 81	53,113 97
do —Revenu	12,981 59		
do dommages aux navires—Revenu	2,638 79		
Cornwall	46,966 43	12,100 29	17,520 54
Williamsburg	115,853 00	7,904 76	7,635 54
Beauharnois—Revenu	3,633 57	14,999 88	18,867 45
Saint-Laurent	74,465 50		
Welland	200,559 69	76,365 80	109,371 69
do approfondir à 14 pieds	861,744 07		
do dommages	8,770 11		
do contre-fossés—Revenu	3,828 67		
do Ports Maitland et Colborne	....	1,075 00	
Sainte-Anne	45,276 08	1,499 96	2,537 41
do —Revenu	6,054 10		
Carillon	869 14	10,554 41 (Carillon et Grenville)	20,011 36 (Carillon et Grenville)
Grenville	19,877 97		
Culbute	7,760 88	967 33	730 00
Rideau—Revenu	20,823 96	18,565 34	29,440 46
Trent	179,541 63	6,008 88	1,938 08
Murray	142,535 47		
Saint-Ours	....	5,864 78	2,175 37
Chambly—Revenu	17,911 17	20,071 37	19,053 62
Saint-Pierre	1,087 75	343 23	2,777 13
do —Revenu	750 00		
Levées hydrographiques—Revenu	7,901 01		
Arbitrages—Revenu	6,192 53		
Tay	49,617 92		
Dragueurs	4,345 91	649 04	
Commission royale—Revenu	2,433 76		
Total, canaux	1,873,193 22	199,537 88	265,172 62
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	471,794 81		
do subvention	460,087 13		
Levées hydrographiques en général	8,514 30		
do Cap-Breton et aut. ch. de fer	8,588 73		
Statistique	1,200 00		
Intercolonial	697,302 51	....	2,828,115 58
do Prolongement-Est	....	....	94,254 04
do Embranchement de Windsor	....	....	26,042 33
Ile du Prince-Edouard	5,800 00	....	204,237 45
Subventions en général	1,406,533 00		
Réclamations du chemin de fer de la Ligne Directe	24,157 32		
Embranchement de Carleton	2,299 62		
Cap-Breton	76,501 89		
Windsor et Annapolis	125,936 75		
Commission royale	13,831 04		
Chemin de fer d'Albert	11,436 81		
Total, chemins de fer	3,313,983 91	....	3,152,649 40
Total, chemins de fer et canaux	5,187,177 13	199,537 88	3,437,822 02

Total de la somme dépensée $8,824,537 03
Payé à la Cie du ch. de fer du Grand-Tronc sur compte de comb. 35,373 04

J. BAINE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1887.

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867	40,000 00	....
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870	....	587 50
do	1871	12,231 40	187 00
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,280 90
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	....
do	1877	1,439,375 73	....
do	1878	1,484,619 63	....
do	1879	958,053 30	....
do	1880	369,566 74	....
do	1881	292,165 51	....
do	1882	252,821 33	....
do	1883	396,496 96	....
do	1884	189,034 41	....
do	1885	111,215 23	....
do	1886	210,509 42	....
do	1887	28,772 52	....
Total	....	9,099,746 63	1,624,632 01

No 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1887,

non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non répartis.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydrographiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	....	....	....	....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	....	....	7,416,019 83
2,786 00	....	....	....	....	12,097 84
10,692 04	....	....	....	....	43,486 36
17,780 05	....	....	....	....	24,173 72
7 50	....	....	....	....	47,869 10
10,000 21	....	1,077 00	....	....	59,702 76
1,011 75	....	....	....	35,326 44	130,158 47
....	....	....	....	26,541 30	746,420 61
1,780 00	....	....	....	22,611 36	1,046,714 91
....	....	....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37	....	....	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	....	....	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05	....	4,580 00	....	4,685 77	1,552,697 41
109,454 95	....	....	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	....	....	6,927 96	....	1,242,943 37
44,587 61	....	....	28,933 45	....	603,402 17
21,728 93	....	....	44,874 31	....	550,240 36
23,018 13	....	2,473 44	89,846 03	....	432,952 88
62,034 90	....	103,237 12	115,110 17	....	463,505 38
57,820 83	....	149,835 71	116,051 73	....	215,477 75
46,966 43	....	115,853 00	74,437 31	....	1,091,073 87
2,734,089 03	116,821 31	1,697,711 81	534,992 91	142,730 72	23,062,615 33

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse de Sainte-Anne	Canaux de Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867.	....	(*)	....	3,911,701 47
Gouvernement provincial		134,456 51	63,053 64	....	153,062 60
Gouvernement fédéral	1868	....	19,817 22	....	7,593 67
do	1869	....	....	....	....
do	1870	....	4,167 96	....	....
do	1871	....	23,119 37	....	11,732 88
do	1872	1,939 46	165,257 28	....	4,967 50
do	1873	540 11	136,250 48	....	18,070 97
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85
do	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	....
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	355 05
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	....
do	1882	193,158 36	433,084 39	29,567 15	....
do	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	....
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	....
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76
do	1886	129,681 67	104,973 24	26,385 27	....
do	1887	45,276 08	20,747 11	7,760 88	....
Total	....	1,122,847 18	3,984,855 25	388,195 95	4,134,768 86

* Dépense non donnée.

N° 2—*Fin.*
l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—*Fin.*
non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levées hydrographiques, canal de la Baie Verte	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	....	....	....	....	....	4,173,921 47
643,711 76	88,949 39	....	....	....	....	16,028,840 23
....	21,519 72	....	....	....	....	72,675 15
....	70,719 80	....	....	....	....	126,953 20
....	46,193 57	....	....	....	....	92,902 80
2,872 85	....	....	....	....	....	93,020 10
1,906 40	....	....	....	....	....	281,586 26
759 00	....	4,877 83	....	....	....	375,258 44
....	....	4,018 90	....	....	....	1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00	....	....	....	1,716,904 37
....	11,125 00	110 75	....	....	....	2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30	....	....	....	4,131,396 60
....	26,511 51	....	....	....	....	3,843,338 62
....	107,337 75	....	....	....	....	3,064,098 61
....	80,120 54	....	....	....	....	2,122,893 74
....	69,434 76	520 00	....	....	....	2,076,411 65
....	484 00	....	7,135 63	....	....	1,593,174 09
....	....	....	84,071 68	40,767 16	4,831 80	1,747,046 85
....	2,471 40	....	118,187 43	120,643 91	50,878 12	1,578,930 32
....	16,820 15	....	148,902 66	121,382 84	92,473 97	1,506,720 23
....	2,316 85	....	179,704 52	75,103 30	65,561 51	1,333,421 80
....	1,087 75	....	142,563 66	179,541 63	49,617 92	1,803,698 16
651,745 01	608,443 34	9,992 78	680,565 58	537,438 84	263,363 32	51,395,555 86

8 **ANNEXE No 3.**—État indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1887.

Subventions votées.		Chemins de fer.	Paiements.				
En vertu de quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	Total jusq. 30 juin 1887.
	$		$	$	$	$	$
46 Vic., chap. 25	156,800	International, Québec	144,000				144,000
45 do 14	384,000						
46 do 25	80,000	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219	457,991
48-9 do 59	96,000						
46 do 25	89,600	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600			89,609
47 do 8	272,000	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec		49,090	41,000	60,580	150,670
46 do 25	115,200	Caraquette, N.-B		32,000	76,800	61,200	170,000
47 do 8	76,800						
47 do 8	32,000	Grand-Nord, Québec		25,088			25,088
47 do 8	48,000	Kingston et Pembroke, Ontario		48,0 0			48,000
45 do 14	660,000	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario		154,440	1,051,590	78,370	1,284,400
46 do 25	660,000						
47 do 8	128,000						
48-9 do 59	19,200	Nord et Occidental, N.-B.			128,000	18,200	146,200
49 do 10	32,000						
48-9 do 59	140,800						
47 do 8	211,200	Québec-Central, Québec			60,342		60,342
48-9 do 59	72,000	Montréal et Sorel, do			64,972	4,950	69,922
48-9 do 59	30,000	do et Jonction de Champlain, Québec			30,000		30,000
46 do 25	38,400	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B			38,400		38,400
47 do 8	22,400	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B			22,400		22,400
48-9 do 59	96,000	Canada-Atlantique, Ontario			48,480	44,384	92,864
47 do 6	750,000	Esquimault et Nanaïmo, C.-B			422,520	327,480	750,000
47 do 8	96,000	Erié et Huron, Ontario				96,000	96,000
46 do 25	320,000	Baie-des-Chaleurs, N.-B				250,000	250,000
47 do 8	300,000						
48-9 do 59	118,400	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard				97,440	97,440
48-9 do 59	217,600	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Qué.				64,430	64,430
49 do 10	11,200	L'Assomption, Québec				11,200	11,200
49 do 10	32,000	Grand-Oriental, Québec				19,200	19,200
47 do 8	160,000	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario				15,000	15,000
49 do 10	96,000	Bouctouche et Moncton, N.-B				40,480	40,480
47 do 8	51,200	Albert-Sud, N.-E				1,000	1,000
48-9 do 59	25,600	Long-Sault et Lac Témiscamingue, Québec				14,400	14,400
			208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	4,189,027

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
31 décembre 1887.

J. BAINE,
Comptable.

[1887]

ANNEXE No 4.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 10 novembre 1887.

MONSIEUR,—Le 12 d'octobre 1886, j'ai fait un rapport des progrès accomplis dans les travaux de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à cette date, et il est encore de mon devoir cette fois de rapporter progrès.

SECTIONS DU LAC SUPÉRIEUR ET DE L'OUEST.

Le seul ouvrage qui ait été fait sur ces sections depuis mon dernier rapport du 12 octobre 1886, a été la reconstruction du quai de Port-Moody avec des piles en fer. Il a été complété en novembre dernier, et l'ensemble témoigne d'une pièce d'ouvrage bonne, résistable et solide. Dans mon rapport auquel je refère ci-dessus, j'ai exprimé l'opinion que les talus de quelques-unes des coupes dans la vallées des rivières Fraser et Thompson avaient besoin d'être aplanis, et les pierres à fleur de terre, ainsi que les cailloux roulés, enlevés. Cependant, rien de défini en ce sens, n'a encore été décidé ; seulement, j'ai stationné sur cette partie du chemin, des ingénieurs chargés d'observer l'action de la température et des débordements des rivières sur les travaux en général, et d'examiner généralement la stabilité de la voie et des constructions qui s'y rattachent, depuis la Passe du Cheval-qui-rue jusqu'à Port-Moody. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a refusé d'accepter la section du chemin entre Savona et Emory's Bar, alléguant que la voie n'a pas été parachevée avec tout le perfectionnement que l'on pouvait en attendre, d'après les spécifications du contrat ; et je comprends que le tout va être soumis à un arbitrage.

J'ai moi-même fait le trajet sur ces sections du chemin en octobre dernier ; et tout ce parcours en était alors en excellente condition de roulage.

SECTIONS DE L'EST ET DU CENTRE.

Ces sections qui s'étendent de Port-Arthur et la Rivière-Rouge à Kamloops, ont été acceptées par le gouvernement en novembre dernier comme complétées par les entrepreneurs sauf la réserve que s'il était jugé expédient de réduire la montée des escarpements près du mont Stephen, le gouvernement aurait le pouvoir de faire exécuter ces améliorations, sans nouvelle dépense pour le public ; et depuis lors, la voie directe entre Montréal et Vancouver a été exploitée avec un succès constant ; il n'a été interrompu dans le transport du trafic que pendant quelque temps l'hiver dernier, par les neiges profondes tombées dans les montagnes. Pour se garer de la répétition d'un tel inconvénient, le système des abris paraneiges a été poussé avec activité pendant tout l'été dernier, si coûteux qu'ils soient ; en sorte que l'on a toute confiance maintenant que les avalanches des montagnes n'apporteront plus de retard sérieux à l'expédition des affaires, à l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique.

A. P, BRADLEY, écr,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 5.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL
DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 7 novembre 1887.

Tableau du nombre de milles des réseaux des chemins de fer du gouvernement en exploitation.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial	880
Chemin de fer de Prolongement-Est	80
Embranchement de Windsor	32
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	212
	1,204

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports et les comptes d'exploitation des chemins de fer en activité sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

L'embranchement d'Indiantown du chemin de fer Intercolonial, sur une longueur de 14 milles, a été ouvert au trafic le premier de décembre dernier : ce qui complète une mesure totale de 1,204 milles de chemins de fer du gouvernement exploités à la fin de l'année 1886-87 ; la moyenne d'opérations pendant l'année couvrant un parcours de 1,191 milles.

Le résultat du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit :

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en moyenne pour l'année.	—	Total.	Profit.	Perte.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	1,191	Recettes	2,596,009 83		
		Dépenses d'exploit	2,828,115 58		
				....	232,105 75
Prolongement-Est	80	Recettes	64,107 10		
		Dépenses d'exploit	94,254 04		
				....	30,146 94
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes.	25,327 58		
		Dépenses d'exploit	26,042 33		
				....	714 75
Ile du Prince-Edouard	212	Recettes	155,303 37		
		Dépenses d'exploit	204,237 45		
				....	48,934 08
Total	....	....	....	....	311,901 52

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Les recettes de ce chemin de fer pour l'année qui nous occupe n'ont pas équilibré les dépenses courantes, laissant même un découvert de $232,105.75 (*vide ante*).

Il faut en attribuer les causes au coût exceptionnellemant dispendieux de l'entretien en bon ordre de la voie pour le trafic, pendant l'hiver dernier, si remarquable par ses tempêtes de neige et de vents, d'une sévérité inaccoutumée. Puis, au paiement de nombreuses additions et améliorations, du genre de celles que les compagnies de chemin de fer chargent habituellement au compte du capital, mais qui, cependant, ont été considérées former partie des dépenses d'administration et d'exploitation de l'Intercolonial.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, des tonnes de fret et des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1876, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en opération.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.		
1876-77	714	1,154,445 35	421,327	613,428
1877-78	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85	861	2,368,153 65	970,069	914,735
1885-86	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144

Il appert donc que les recettes brutes, le poids du fret et le nombre des voyageurs transportés, ont continué d'augmenter. Cette progression dans le trafic du fret et des voyageurs, se divise à peu près également entre les affaires locales d'une extrémité à l'autre de la ligne. Les profits nets cependant, ne sont pas satisfaisants; et je crains qu'il n'en soit ainsi aussi longtemps que le matériel roulant servira de véhicule, aux bas prix de transport actuel, à l'immense quantité de charbon expédiée à Québec et à Ontario; et que le coût des additions et des améliorations faites à la voie, sera chargé au compte des dépenses d'exploitation. Des 753,480 quarts de farine transportés, 711,528 sont descendus d'Ontario par voie de la Jonction de la Chaudière.

Bien que l'énumération ci-dessous ne s'applique pas à l'année sous considération, il sera peut-être intéressant pour le ministre de savoir qu'un commerce considérable d'huîtres se développe dans le pays. Du 16 de septembre au 8 d'octobre 1887, les envois de la Pointe du Chêne par l'Intercolonial ont été comme suit :—

	Barils.
De Montréal	3,143
Autres gares sur le chemin de fer du Grand-Tronc	33
Québec	3,081
Saint-Jean, N.-B.	981
Halifax	89
Moncton	221
Amherst	103
Autres gares sur le chemin de fer Intercolonial	213
Total	7,864

8—2½

Les intérêts des provinces maritimes dans le raffinage du sucre, paraissent en bonne voie de prospérité, si l'on en juge par les expéditions de l'année, qui ont été comme suit :—

	Barils.
De Halifax..	88,996
Moncton..	56,992
Total	143.988

Si l'on prend en considération que ces raffineries n'opèrent que depuis quelques années, leur production est certainement très encourageante.

Les envois de charbon des provinces maritimes à celles de l'ouest, indiquent un accroissement de commerce rapide : 570 tonnes en 1879-80, contre 175,512 en 1886-87.

La quantité de grain qui a passé par l'élévateur à Halifax, depuis le temps de sa construction jusqu'à la fin du dernier exercice, a été de :—

	Boisseaux.
En 1882–83	31,011
1883–84	73,387
1884–85	244,933
1885–86	378,739
1886–87	575,880
Total..	1,303.950

Ces chiffres suffisent pour montrer que le commerce de grain *viâ* Halifax, continue de se développer d'année en année.

Le pont sur la rivière Saint-Jean, à la ville de Saint-Jean, qui fournit un débouché par voie ferrée au trafic de l'Intercolonial, au moyen du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, aux campagnes de l'ouest de ce pays, aux villes de Boston, et New-York, et aux Etats-Unis en général, a été ouvert au trafic depuis plus d'une année maintenant. Mais par un effet de la mise en opération de la loi du commerce entre Etats, le trafic n'a pas grossi dans cette direction, comme l'on avait lieu de l'espérer : celui de l'Intercolonial paraissant encore suivre de préférence l'ancienne route par eau de Saint-Jean à Eastport, Portland et Boston ; en sorte que la quantité d'avantages développés au profit du chemin de fer Intercolonial par la construction de ce pont est encore à peu près nulle dans le moment. Le volume du commerce dans cette direction prendrait, il n'y a pas de doute, un essor tout nouveau, si la loi qui le gène était rappelée : loi qui pèse si lourdement sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, jusqu'au 30 de juin 1886, et des additions qui y ont été faites, pendant le dernier exercice :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wagons à houille, capacité en tonneaux.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.
		Voit.-dortoirs et salons de 1re c	1re classe.	Voit.-dortoirs de 2e c.	2e classe.	Wag.-poste, etc.							
Total, 30 juin 1886	164	11	69	6	76	46	79	1529	1442	1828	31	10	20
Ajouté en 1886-87	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	210	.....	.....	.....
	164	12	69	6	76	47	79	1529	1442	2038	31	10	20

Le matériel roulant suivant a été reconstruit durant l'année 1886-87 pour en conserver la même quantité, au compte des frais d'entretien.

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Voit.-dortoirs et salons de 1re c.	1re classe.	Voitur.-dortoirs de 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wagons à houille, capacité en tonneaux.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.
1886-87	......	......	......	......	......	1	......	10	167	107	......	......	......

En septembre 1886, le char-dortoir " Miramichi " fut brûlé, en faisant partie du train éclair de Québec. L'origine du feu est inconnue. Le coût de renouvellement de ce char n'a pas été entré dans les dépenses des travaux de l'année 1886-87.

C'est la première année complète que le service des chars-dortoirs a été dirigé par l'administration du chemin, et autant que j'ai pu l'apprendre, il a été conduit à la satisfaction du public voyageur. Les résultats n'en ont pas été aussi satisfaisants qu'on s'y attendait. Les dépenses de l'entretien et de l'exploitation de ces chars, ont été de $24,017 ; et les recettes brutes de $31,864, donnant un profit de $7,847. Un char-salon additionnel a été mis sur le chemin entre Halifax et Saint-Jean ; ce qui en fait deux en tout ; mais jusqu'à présent, le public voyageur n'a pas paru les apprécier outre mesure et ne leur a accordé qu'un médiocre patronage. Les chars-dortoirs de seconde classe continuent d'avoir la préférence, et offrent, sans doute, un grand confort aux voyageurs qui font un long trajet.

L'on a continué de débarquer les malles d'Europe à Halifax, en hiver ; mais l'hiver dernier, une succession de fortes tempêtes de neige chassée par des tourbillons de vents violents, ont grandement nui à la rapidité et à la régularité habituelle de leur transport. En été elles étaient déposées à Rimouski et se rendaient à destination à grande vitesse par voie ferrée. Des chars-dortoirs sont fournis pour la commodité des voyageurs qui font la traversée sur les vapeurs de la malle et qui prennent terre à Halifax et Rimouski.

Sur un parcours de soixante-huit milles, des rails d'acier de 67 livres ont été substitués à ceux de 56 livres, pour contrebalancer l'usure que leur cause le gros trafic et le poids incessamment augmenté des chargements de fret.

Les locomotives et les chasse-neiges ont été sérieusement ébranlés dans leurs luttes contre les amoncellements de neige de l'hiver dernier : ce qui a considérablement ajouté au coût des dépenses d'exploitation. Néanmoins le chemin aussi bien que le matériel roulant, sont dans une excellente condition d'exploitation, et le nombre d'ouvriers dans les boutiques a été augmenté pour en garantir le maintien dans un état d'efficacité supérieur.

Compte du capital.

La dépense pour ouvrages sous ce chef pendant l'année, peut s'énumérer comme suit :—

Construction de lignes d'embranchement	$501,735 01
Augmentation de facilités entre Saint-Jean et Halifax.	31,160 73
Vieilles réclamations originant de la construction première de la voie	4,146 35
Matériel roulant	160,260 42
Jugement dans la cause du chemin de fer Windsor et Annapolis, *viâ* le chemin de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine	125,936 75
Total	$823,239 26

Le dernier item de la nomenclature ci-dessus des dépenses, ayant été voté par le parlement, sous cette désignation, devait, d'après ce que je comprends être ainsi entré ; mais il n'appert pas cependant qu'il soit une réclamation spéciale contre le chemin de fer Intercolonial. Le coût total du chemin et du matériel roulant, jusqu'au 30 juin 1887, est comme suit :

Chemin	$38,696,663 08
Matériel roulant	6,299,319 34
Total	$44,995,98: 42

L'embranchement de la ville de Pictou, quatorze milles de longueur, n'était pas complètement terminé à la fin de l'année, et le travail du remplissage, etc., au terminus de Pictou, que ne comporte pas le contrat de M. M. J. Hogan, ne sera parfait que dans quelque temps à venir. L'on a l'intention cependant de livrer cet embranchement au trafic, dans le cours de novembre, quand le bateau traversier qui fait le service entre le débarcadère de Pictou et la ville cessera de naviguer, comme du reste, il en a été convenu lors de l'entreprise de la construction de ce chemin, cette condition ayant été tout spécialement stipulée. Le matériel roulant requis pour les divers embranchements n'a pas encore reçu d'appropriation ; et il sera nécessaire de lui en faire voter une dans les estimations de l'exercice de l'année courante.

Chemin de fer de Prolongement-Est.

Les officiers du chemin de fer Intercolonial continuent l'exploitation de cette ligne, en en tenant les comptes à part. Elle a quatre-vingts milles de longueur, comme au dernier rapport.

Compte du capital.

Coût du chemin	$1,088,311 97
Coût du matériel roulant	196,183 79
Total	$1,284,495 76

Il n'a pas été fait de dépenses au compte du capital, pendant cette année ; mais il sera nécessaire de construire un débarcadère additionnel et des voies d'évitement à Mulgrave et de pourvoir au service de l'eau sur tout le parcours de la voie, durant la présente année. Originairement, la compagnie, comme expérience, a essayé du système de réservoirs Haggas ; mais il a été trouvé tout à fait insuffisant pour le trafic ; de là, la nécessité d'un autre, permanent et efficace. Ces travaux devraient être chargés au compte du capital, et je me propose de soumettre une estimation de leur coût à la considération du ministre.

Compte de l'exploitation.

J'ai dit dans mon dernier rapport annuel que les renouvellements des ponts seraient nombreux et coûteux pendant quelques années à venir. L'événement a justifié mes prévisions pour l'année dernière, et la dépense encourue pour renouvellement des ponts, des traverses et des clôtures, a été lourde.

Le résultat des opérations de l'année peut se résumer comme suit :

Dépense d'exploitation	$94,254 04
Recettes	64,107 10
Perte	$30,146 94

Comme je l'ai déjà aussi remarqué, les dépenses ont été onéreuses pour la raison des renouvellements des travaux, et elles ont été à peu près les mêmes que celles de l'année précédente. Les recettes ont diminué de plusieurs milliers de piastres, et c'est dû en grande partie à la perte du transport du poisson, dont 20,000 barils avaient été transportés par le chemin de Prolongement-Est durant l'année 1884-85, pendant qu'il n'en a pas charroyé du tout l'année dernière.

Le service des trains a été de beaucoup amélioré; celui qui quitte Halifax pour Port-Mulgrave le matin et en revient le soir, voyageant d'un bout à l'autre de la ligne : ce qui obvie à l'inconvénient auparavant ressenti du changement de chars à New-Glasgow. Les heures de départ en ont aussi été avancées, pour faciliter le voyage sur les lacs du Cap-Breton et Bras d'Or. Cependant le résultat ici a quelque peu désappointé ; le nombre des voyageurs, par quelque cause inexplicable, ayant par le fait diminué, au lieu de s'accroître, comme l'on s'y attendait.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état de préservation et d'efficacité, si l'on prend en considération l'âge du tout.

Embranchement de Windsor.

C'est toujours, comme les années dernières, la compagnie de chemin de fer de Windsor et Annapolis qui exploite ce chemin, le gouvernement en maintenant en ordre la voie et les constructions et en retirant comme revenu, le tiers des recettes brutes. Les résultats des opérations de l'année peuvent se résumer ainsi :

Un tiers des recettes brutes payé par la compagnie...	$25,327 58
Coût d'entretien de la voie et des constructions..........	26,042 33
Perte..........	$ 714 75

L'excédant du coût d'entretien sur le tiers des recettes est plus qu'expliqué par la dépense de la construction de nouvelles voies d'évitement, de hangars à foin, et de la substitution de lisses d'acier aux rails de fer. Ce chemin est en très bon état sous tous rapports.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

L'on entretenait une grande confiance dans une augmentation des recettes sur ce chemin ; mais l'événement ne s'est pas réalisé : les recettes ont été à peu près les mêmes que celles de l'année précédente, que l'on n'avait pas déjà considérées comme satisfaisantes. Le trafic des passagers, comme l'on s'y attendait, a augmenté tant sous le rapport du nombre que sous celui des ventes de billets ; mais, par contre, il y a eu diminution de transport de fret, tant comme tonnage que comme profits. Tout cela, désappointe beaucoup et est tout à fait inattendu ; mais je n'en puis assigner la cause. Les recettes durant les deux dernières années ont été de :

1885–86	$155,584 36
1886–87	155,303 37
Augmentation..........	$ 280 99

C'est un plaisir de constater que les dépenses d'exploitation pour 1886-87, nonobstant le coût des additions et améliorations à la propriété, mis à la charge de ce compte, sont moindres, de plusieurs mille piastres, que les années précédentes, comme il appert par les chiffres suivants :—

1885-6..........	$216,744 34
1886-7..........	204,237 45
Diminution..........	$ 12,506 89

Les résultats nets pour les deux dernières années, se comparent comme suit :—

	1885-86.	1886-87.
Frais d'entretien..........	$216,744 34	$204,237 45
Recettes	155,584 36	155,303 37
Perte..........	$ 61,159 98	$ 48,934 08

Le service d'hiver de la malle entre la terre ferme et Charlottown, *viâ* Cap-Traverse, par les bateaux brise-glace, à travers le détroit de Northumberland, et qui se raccordent avec le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, s'est parfaitement maintenu, et en outre des trains spéciaux de la malle, l'on a établi un service de convois journaliers sur l'embranchement du Cap-Traverse. Il est vrai que la somme d'affaires sur ce train est très légère ; mais ce service de tous les jours a été accordé par le ministre, à la demande des cultivateurs, des marchands et autres habitants du district, qui insistaient beaucoup sur la nécessité d'un tel accommodement.

Le chemin et le roulant sont dans une condition de première classe ; et l'on ne peut que regretter qu'un chemin en état de transporter un immense trafic n'ait qu'un fret si léger.

Le matériel roulant porté au compte du capital se décompose comme suit :

Locomotives	21
Voitures de 1ère classe	17
" de 2me " et à bagages	15
Wagons-poste et fumoirs	3
Wagons fermés et à bestiaux	175
Wagons-plateformes	125
Fourgons de conducteurs	3
Fourgons des payeurs	1
Chasse-neige	8
Flangers	7

Ce qui démontre qu'aucune addition n'a été faite au matériel roulant durant l'année.

Compte du capital.

Coût du chemin jusqu'au 30 de juin 1887	$3,283,051 89
do du matériel roulant jusqu'au 30 de juin 1887	458,729 00
Total	$3,741,780 89

Les frais d'exploitation imputables au compte du capital, ont été de $5,800, employées à payer l'agrandissement de la cour de la gare de Charlottetown, et la construction d'un hangar à charbon additionnel, à cet endroit.

Remarques générales.

Les comptes des chemins du gouvernement sont soumis avec le présent rapport, ainsi que les rapports très intéressants du surintendant en chef et des surintendants mécaniciens.

Aucun des officiers n'a épargné ses efforts pour grossir le chiffre d'affaires des divers chemins de fer du gouvernement sur lesquels ils sont employés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

A. P. Bradley, écr,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 5[a].

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 29 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant mécanicien, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier :—

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Frais de traction (relevé n° 1).
" 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n° 2).
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n° 3).
" 6. Dépenses des stations (" 4).
" 7. Frais généraux (" 5).
" 8. Compte des approvisionnements.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 866 milles.

Le premier de décembre 1886, l'embranchement d'Indian-Town, d'une longueur de 14 milles, a été ouvert au trafic.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin 1886 était de		$44,172,743 16
Les additions de l'année ont été les suivantes :—		
Pour prolongement de Halifax	$ 12,613 07	
Nouvelles améliorations à Saint-Jean	18,547 66	
Achèvement du chemin de fer Intercolonial	4,146 35	
Matériel roulant	67,516 37	
Chars-dortoirs	14,237 11	
Adaptation des freins à air aux locomotives	78,506 94	
Embranchement Saint-Charles	230,103 79	
Embranchement Dartmouth	5,334 92	
Embranchement Dalhousie	2,082 50	
Embranchement de la Rivière-du-Loup, ville	6,938 87	
Embranchement d'Indian-Town	9,141 45	
Embranchement de la ville de Pictou	248,133 48	
Chemin de fer Windsor et Annapolis *vs.* chemins de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine	125,936 75	
		823,239 26
Faisant une dépense totale au 30 juin 1887, de		$44,995,982 42

Le travail de construction de l'embranchement d'Indian-Town a été presque complété à la fin de l'année.

Au printemps de 1886, la construction de l'embranchement de la ville de Pictou a été commencée. Sa longueur totale est de 14 milles, composée partie de chemins de fer existant déjà et partie d'une voie nouvelle. Trois milles de Stellarton à Westville ont été achetés de la Compagnie de Houille de l'Acadie, deux milles de Westville à la Rivière du Milieu ont été acquis de la Compagnie de Charbonnage de la Nouvelle-Ecosse, et la balance, 6 milles, entre la Rivière du Milieu et Pictou, sont neufs.

La partie nouvelle et les réparations à celles qui ont été achetées, ont été faites par contrat.

Les dépenses de l'embranchement de Saint-Charles ont été principalement en règlement de réclamations pour dommages aux terrains.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes pour l'année ont été de $2,596,009.83, une augmentation considérable sur le dernier exercice.

Recettes en 1886–87	$2,596,009 83
do 1885–86	2,383,200 77
Augmentation	$ 212,809 06

Cette augmentation provient tant du trafic des passagers que de celui du fret: la première étant d'environ $60,000; la seconde d'à peu près $150,000. La quantité de fret transporté a excédé celle de l'année précédente par environ 122,000 tonnes.

	Tonnes.
Poids du fret transporté en 1886–87	1,131,334
do do 1885–86	1,008,545
Augmentation	122,789

Cette augmentation de tonnage s'est remarquée tant pour le fret local que pour celui de transit sur plein parcours, en proportions à peu près égales.

Voici un état comparatif de quelques-uns des articles du fret transporté cette année et l'année précédente:—

	1885–86	1886–87	Augmen'tion.	Diminution.
Barils de farine	739,091	753,480	14,389	
Boisseaux de grain	843,949	1,016,334	172,385	
Pieds de bois	116,253,382	161,168,003	44,914,621	
Têtes de bétail vivant	70,246	80,782	10,536	
Autres march'dises, tonnage	759,320	820,300	60,980	

C'est une satisfaction d'observer une augmentation dans la plupart des articles de fret mentionnés plus haut.

Le commerce d'expédition du grain à Halifax, bien qu'il ait été, pour différentes causes, nécessairement lent dans son expansion, ne se développe pas moins avec persistance.

Le transport du bois, qui est une industrie locale, a aussi pris un essor considérable.

Le commerce des animaux sur pied s'est aussi considérablement développé. Cet accroissement d'affaires est purement local et ne provient pas du transport des bestiaux de l'ouest destinés à l'exportation. Le trafic d'exportation du poisson frais dans les provinces de l'ouest a aussi augmenté dans une grande proportion.

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest accuse une augmentation, comme on peut en juger par l'état détaillé comparatif suivant, jusqu'à l'expiration de l'année, le 31 de décembre :—

	Tonnes.
1879	570
1880	10,246
1881	30,639
1882	35,089
1883	54,891
1884	112,898
1885	165,791
1886	175,512

Le prix du transport de ce charbon est extrêmement bas, déjà, et il faut ajouter à cet inconvénient celui du retour des chars aux mines, sans chargement ; en sorte que ce commerce accroît la dépense, sans augmentation équipollente de recettes.

Il y a eu une augmentation de 50,000 dans le nombre des voyageurs.

Nombre total de voyageurs en 1886-87	940,144
do do 1885-86	889,864
	50,280

DÉPENSE.

Les frais d'exploitation durant l'exercice ont été de $2,828,115.58.

Voici comment ils se comparent à ceux de l'exercice précédent, par mille parcouru par les locomotives et les convois, ainsi que par mille de chemin de fer :

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Cents.
1886-87	51·74
1885-86	51·61

Par mille parcouru par les convois :—

1886-87	62·67
1885-86	61·61

Par mille de chemin de fer :—

1886-87	$3,265 72
1885-86	2,891 10

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en parfait état d'efficacité.

L'on a continué sur la ligne principale de substituer aux rails d'acier de 56 livres, des rails plus pesants, et plus de 8,000 tonnes de ces derniers, du poids de 67 livres à la verge, ont été posés. C'est une amélioration coûteuse ; mais elle est considérée désirable, pour répondre aux exigences de l'augmentation de pesanteur des locomotives et des chars maintenant en usage.

Dans le même but d'augmenter la stabilité de la voie permanente, les traverses ont été rapprochées à deux pieds de distance l'une de l'autre, du centre de chacune ; au lieu de deux pieds et demi qui les séparaient auparavant.

Cette amélioration augmente considérablement la somme des frais d'entretien.

227,441 traverses neuves ont été posées sur la voie.

Soixante-sept milles de la voie ont été reballastés.

Quarante voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, au coût de $32,500.

Les clôtures ont reçu toutes les réparations nécessaires et 143 milles de clôtures neuves ont été construits.

La nouvelle clôture est d'un bien meilleur modèle que celle qu'elle remplace, et bien plus dispendieuse.

Une partie considérable de la nouvelle clôture a été construite où il n'y en avait pas auparavant.

Des réparations considérables ont été faites aux abris et aux clôtures paraneiges, et plusieurs nouveaux érigés.

La construction de nouveaux hangars et clôtures, où ces protections n'existaient pas auparavant, a aussi nécessité une dépense considérable.

Les bâtiments sur toutes les parties de la ligne ont reçu les réparations nécessaires et plusieurs nouvelles bâtisses ont été construites. Cinq gares détruites par l'incendie ont été rebâties sur des plans améliorés; il va sans dire qu'elles ont coûté bien autrement cher que les constructions primitives.

Dix-huit sémaphores-signaux ont été placés à des endroits où il n'en existait pas avant.

L'ouvrage de solidification des solives des ponts en treillis au moyen de liens de tension latéraux, a été coutinué et complété.

Cinq paires de solives de ponts, en fer, ont été substituées à des solives de bois, et un nouveau dessus de pont en fer construit.

De nouveaux tabliers de ponts, d'un dessin amélioré, et qui augmentent considérablement la sécurité des convois, ont été posés sur un bon nombre de ponts.

Pour favoriser le drainage des terres adjacentes, un grand nombre de ponceaux ont été construits où il n'en existait pas auparavant.

L'on a continué pendant l'année à améliorer l'approvisionnement de l'eau.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon état. Un char à passagers et deux cent quatre-vingt quatre chars à fret ont été reconstruits au prix coûtant.

Ces nouveaux chars sont plus spacieux et plus forts, et partant capables de porter de plus fortes charges que ceux qu'ils remplacent.

Le plus grand nombre de ces chars pourront supporter double poids de ceux de leurs prédécesseurs; par exemple, le char primitif étant d'une capacité de 10 tonnes, les nouveaux en ont une de 20 tonnes, de fret.

Ces chars de 20 tonnes de capacité coûtent naturellement bien plus cher que les autres.

L'ensemble de toutes ces améliorations, qui ont coûté environ $200,000, a été dépensé en sus de ce qu'ont coûté l'entretien et le renouvellement des travaux existants déjà: et le tout a été porté au compte des frais d'exploitation et en opposition aux recettes de l'année.

APPROVISIONNEMENTS.

Valeur des fournitures achetées	$1,080,245 38
Valeur des fournitures employées	1,184,380 45
Vieux matériel vendu	136,734 84

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible	$255,959 29
Rails en fer et en acier	185,013 65
Vieux matériel pouvant servir	45,557 36
Vieux matériel à vendre	191,579 67
	$678,109 97

Le vieux matériel à vendre comprend toutes les ferrailles qui sont vendues de temps en temps quand les prix en sont à la hausse. La quantité dont on dispose actuellement est quelque peu moindre que celle de l'année dernière; et l'on s'attend que la quantité en sera encore diminuée avant longtemps.

En mai 1887, tout le pays le long des rivières Saint-Jean et Kennebeccasis a été couvert par une inondation considérable. Elle a duré au moins dix jours, et a fort

endommagé les remblais du chemin de fer sur un parcours considérable, près de Rothesay; mais grâce aux soins diligents des employés, il y a eu fort peu d'interruption de trafic.

L'hiver de 1886-87 a été exceptionnellement sévère par tout le pays, et l'Intercolonial, de même que bien d'autres chemins de fer, a éprouvé en conséquence une difficulté considérable à diriger le service de ses convois. A l'exception peut-être des chemins de fer de la côte du Pacifique, qui traversent les montagnes, l'Intercolonial est le mieux pourvu d'abris et de clôtures paraneiges, et possède un équipement pour tenir sa voie libre de tout obstacle en hiver, plus complet que tout autre chemin de fer sur ce continent.

Ses employés aussi, ceux qui sont chargés du devoir de débarrasser la voie des neiges, ont par leur longue expérience acquis une grande habileté dans ce labeur fatigant et dangereux.

Les tempêtes, cependant, ont été si fortes, et se sont succédées avec tant de rapidité, qu'en dépit des efforts les plus ardus des employés, aidés de nombreux journaliers engagés, les trains des passagers ont, en plus d'une occasion, été considérablement retardés, et le trafic du fret en a aussi sérieusement souffert.

L'on a expérimenté les plus grandes obstructions, où l'on n'avait jamais auparavant rencontré de difficultés sérieuses; et l'on construit actuellement des ouvrages considérables pour donner aux plus exposés de ces endroits, des paraneiges et des clôtures.

Le déblai des neiges sur la ligne a coûté considérablement plus qu'en aucun hiver précédent, la dépense directe s'en élevant à $92,000. Dans l'hiver de 1885-86, il avait été de $40,000 et la moyenne des dépenses de ce service pour les six années écoulées de 1880-81 à 1885-86, les deux inclus, avait été de $40,000; en sorte que, celle de l'hiver dernier, a excédé la moyenne ordinaire de $52,000.

Tout compte tiré, cependant, ces $92,000 représentent moins de la moitié de la dépense que ces blocages de neiges ont entraînées à la compagnie; car, il faut aussi faire entrer en ligne de compte les dommages au matériel roulant et aux rails; sans compter la quantité considérable de dépenses extra dans les autres services et la perte de trafic.

Cette dépense s'est fait sentir même sur l'année courante, parce qu'il a été impossible de faire réparer tout le matériel roulant et les charrues avant le 30 juin.

Je suis bien aise de dire qu'en général les employés se sont acquittés de leurs fonctions fidèlement et de bon cœur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr. COMPTE DU CAPITAL, exercice expiré le 30 juin 1887. Av.

1886.		$ cts	$ cts.	$ ct.	1886.		$ cts
30 juin....	Coût du chemin et de l'équipement			44,172,743 16	30 juin.....	Canada	44,172,743 16
1887. 30 juin.....	Dépenses pour le prolongement dans Halifax	12,613 07					
	do plus grandes facilités à Saint-Jean	18,547 66					
			31,160 73				
	do l'embran. de Saint-Charles		230,103 79				
	do do Dartmouth		5,334 92				
	do do Dalhousie		2,082 50				
	do do la ville, Rivière-du-Loup		6,938 87				
	do do Indiantown		9,141 45				
	do do la ville de Pictou		248,133 48				
	do Matériel roulant		67,516 37				
	do Wagons-lits		14,237 11				
	do Appliquer des freins à 100 locomotives		78,506 94				
	do Achèvement du chemin de fer Intercolonial, entre la Rivière-du-Loup et Truro (travaux, voie permanente, bâtiments, droits de passage, etc.)		4,146 35				
	do Ch. de f. W. et A. *vs.* les chemins de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine		125,936 75				
				823,239 26	1887. 30 juin.....	Canada	823,239 26
				44,995,982 42			44,995,982 42

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Nº 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr. COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1887. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.		Exercice expiré le 30 juin 1887.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts			$ cts.	$ cts.		$ cts.
819,604 39	Frais de traction	relevé nº 1...	887,626 41	728,947 55	Transport des voyageurs...........................	792,678 56
594,297 62	Dép des wagons et voitures	do 2...	668,027 57	1,501,250 17	do du fret.............................	1,657,695 76
605,102 58	Entret. de la voie et des trav.	do 3...	782,052 79	153,003 05	Malles et divers................................	145,635 51
315,261 42	Dépenses des gares	do 4...	333,576 22	2,383,200 77		2,596,009 83
162,311 18	Frais généraux	do 5...	162,689 65	106,042 84	Balance	232,105 75
2,496,577 19			2,833,972 64			
7,333 58	Circulation par wagon et voiture par mille.		5,857 06			
2,489,243 61			2,828,115 58	2,489,243 61		2,828,115 58

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
8,315 85	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage	8,727 69
186,767 09	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	212,296 96
299,181 82	Combustible	357,564 55
51,318 45	Huile, suif, chiffons et menus articles	41,464 49
193,200 97	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives	202,384 32
47,225 46	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	29,340 09
33,594 75	Divers	35,848 31
819,604 39		887,626 41

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts		$ cts.
65,628 55	Réparations aux voitures à voyageurs	54,810 70
17,878 82	do wagons-poste, à messageries et à bagage	17,480 22
215,118 38	do wagons à marchandises et fourgons	262,456 93
195,275 29	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	225,676 96
33,192 13	Huile, chiffons	39,263 10
47,283 60	Menus articles et combustible	48,823 64
19,920 85	Divers	19,516 02
594,297 62		668,027 57

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts		$ cts.
5,219 15	Appointements de l'ingénieur et de son aide et des commis, frais de bureau et de voyages	6,714 61
278,333 72	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	279,456 96
25,917 59	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	166,531 72
105,223 19	Traverses	55,480 89
78,208 32	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneige, clôtures, etc	84,611 47
13,357 60	Réparations aux quais	6,824 51
39,200 59	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions	69,730 55
20,440 20	do chasse-neige, outillage, etc	17,162 12
39,777 65	Enlèvement de la glace et de la neige	92,212 40
Av. 575 43	Divers	3,327 56
605,102 58		782,052 79

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
249,521 95	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	260,701 11
65,739 47	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	72,875 11
....	Divers	....
315,261 42		333,576 22

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 7.– CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
65,534 06	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages	64,224 16
19,998 41	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages	20,884 38
9,879 51	Dommages causés aux hommes, animaux et effets	18,930 57
17,676 11	Passages d'eau	19,125 93
1,271 38	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes)	1,243 75
30,221 76	Divers—impressions, annonces, etc	24,167 07
17,729 92	Frais d'agence	14,113 79
162,311 18		162,689 65

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr. **Compte général du matériel**, exercice terminé le 30 juin 1887. Av

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1886				1887.			
30 juin....	Balance	....	719,660 88	June 30....	Livraisons durant l'année..................	1,181,380 45	
					Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer.	4',480 30	
1887.					Vente de vieux matériel..........	136,734 84	1,362,595 59
30 juin....	Achats durant l'année.................	1,080,245 38			Balance—		
	Main-d'œuvre	180,027 14			Matériel ordinaire, y compris le combustible..	255,959 29	
	Frais des autres départements......	48,497 68			Rails de fer et d'ac., attaches, etc	185,013 65	
	Bordereau de paie........................	12,274 48	1,321,044 68		Vieux matériel, en état de service.........	45,557 36	
					Vieux matériel à vendre	191,579 67	678,109 97
			2,040,705 56				2,040,705 56

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1887.

Dt.

	$ cts.	$ cts.
Caisse		29,844 74
Matériel en général :—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	255,959 29	
Rails en fer et en acier, et attaches	185,013 65	
Vieux matériel en état de service	45,557 36	
Vieux matériel à vendre	191,579 67	
		678,109 97
Stations		38,251 84
Loyers		2,110 04
Assurance contre les accidents		21,811 48
Comptes des départements :—		
Milice	2,505 11	
Agriculture	55,471 93	
Postes	45,400 24	
Marine et pêcheries	2 28	
		103,379 56
Embranchement de Chatham		2,775 25
Ch. de fer North-Western du N.-B., compte général	1,233 28	
do compte du trafic	1,030 06	
		2,263 34
Québec-Central		8,147 58
Embranchement de Windsor		2,382 00
Windsor et Annapolis, nouveau compte	1,747 26	
do vieux compte	6,684 46	
		8,431 72
Chemin de fer Louisville, New-Albany et Chicago		12 50
do du Nouveau-Brunswick		19,797 33
do Moncton et Bouctouche		41 85
do Albert		58 61
do Chicago et Grand-Tronc		4 00
do du Sud-Est		4 34
do de l'Ile du Prince-Edouard		1 91
do Joggins		11,764 97
do Toledo, Ann-Harbor et Grand-Tronc		12 50
do de la Baie des Chaleurs		35 00
do Vermont-Central		12 50
do Embranchement Oxford		12,324 80
do do Elgin, vieux compte	726 10	
do do do nouv. compte	12 20	
		738 30

Av.

	$ cts.	$ cts.
Canada		983,250 98
Compte indéterminé		3,329 96
Fret non réclamé		3 30
Pénitencier de Dorchester		0 30
Embranchement de chemin de fer Carleton		398 20
Chemin de fer du Grand-Tronc, compte général	8,293 74	
do compte du trafic	19,177 62	
		27,471 36
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique		382 28
Cie des fo ges de la Nouvelle-Ecosse		49 73

Ch. de fer des Comtés de l'Ouest, compte général...	15,893 35			
do compte du trafic..	1,657 42			
		17,550 77		
do de Springhill et Parrsboro'..................	....	3,161 99		
do Saint-Martin et Upham..................	....	4,107 39		
do Halifax et Cap-Breton..................	....	1,546 82		
do Cumberland et Cie Houillère..................	....	5 02		
Compagnie de Voitures-Palais Pullman..................	....	1,236 34		
Ligne de messagerie Nationale..................	....	10 00		
Cie de chars et roues Saint-Thomas..................	....	1,150 00		
Cie de chars d'Ontario..................	....	635 50		
Cie de messagerie Internationale..................	....	2,577 08		
Cie de nav. à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard.....	....	33 65		
Cie de paquebots Allan..................	....	1,947 75		
Steamer "Admiral"..................	....	3,190 40		
do "Contest"..................	....	195 00		
Cie houillère de l'Acadie..................	....	4,234 01		
do Internationale..................	....	701 20		
Cie d'acier du Canada..................	....	1,692 77		
Filature de coton de Halifax, voie d'évitement.........	....	11,614 24		
Cie de filature de coton de Moncton, voie d'évitement	....	790 53		
Laminoirs d'Halifax..................	....	105 50		
do de Coldbrook..................	....	1,967 41		
Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse..................	....	345 02		
Goélette "Mary Jane"..................	....	71 30		
Gare de Glengarry..................	....	5 00		
do Bloomfield..................	....	25 21		
do l'embr. pour le service des houillères.........	....	65 84		
do Weldford..................	....	55 00		
do Sainte-Luce..................	....	80 00		
do Bic..................	....	22 00		
do Saint-Arsène..................	....	6 11		
Compte des particuliers..................	....	18,441 13		
		1,019,886 11		1,019,886 11

[1887]

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1886.

—	1887.	1886.
Milles de chemin de fer en exploitation	866	861
Milles parcourus par les locomotives	5,466,488	4,823,353
do trains	4,512,599	4,039,877
do wagons	52,001,928	47,211,083
Recettes, par mille parcouru par les locomotives... Centins.	47·49	49·41
do de la voie... Piastres.	2,997·70	2,767·94
	Pour cent.	Pour cent.
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	30·53	30·58
do do du fret do ...	63·86	63·00
do do d'autres sources do ...	5·61	6·42
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs... Centins.	3·88	3·87
Combustible	6·54	6·20
Huile, suif, chiffons et menus articles	·76	1·06
Réparations aux locomotives	3·70	4·01
Eau et réparations aux réservoirs	·54	·98
Divers	·65	·70
Total	16·07	16·82
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	·16	·17
Total	16·23	16·99
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	16·23	16·99
Dépenses des wagons do	12·22	12·32
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.	14·31	12·55
Dépenses des stations do do ...	6·10	6·54
Frais généraux do do ...	2·98	3·36
	51·84	51·76
Wagons, par mille	·10	·15
Total, par mille parcouru par les locomotives	51·74	51·61
Frais de traction, par mille parcouru par les trains	19·67	20·29
Dépenses des wagons do	14·80	14·71
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	17·33	14·98
Dépenses des stations do ...	7·39	7·80
Frais généraux do ...	3·61	4·01
	62·80	61·79
Wagons, par mille	·13	·18
Total par mille parcouru par les trains	62·67	61·61
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	3,265 72	2,891 10

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 24 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements a été porté de 866 à 880 milles.

	Milles.
Déjà rapporté	866
Embranchement Dartmouth	14
Total	880

Dans le cours de l'exercice 78 milles de vieux rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été remplacés sur la ligne-mère par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice, 227,441 traverses ont été renouvelées sur la ligne-mère et les voies de garage, et les embranchements.

BALLASTAGE.

Le ballastage a été fait sur toutes les divisions du chemin. Soixante et dix sept milles ont été ballastés durant l'année.

SÉMAPHORES.

Dix-huit sémaphores ont été érigés dans le cours de l'exercice.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Quarante voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne 6½ milles de plus de voie de garage. C'est trois fois plus de facilités qu'il n'en existait l'année dernière.

CLÔTURES.

Cent quarante-trois milles de clôtures en fil de fer barbelé et en fil de fer en treillis d'Everett, ont remplacé d'anciennes clôtures en perches, et ont aussi été placées où il n'en existait pas auparavant. La première clôture en fil de fer barbelé, employée il y a quelques années, se retenait à des pieux placés à 16 pieds d'intervalle. Elle n'a pas donné satisfaction, vu que les bestiaux et les moutons pouvaient passer à travers les fils. L'année dernière, l'on en a examiné environ 20 milles, et sur cet espace l'on a ajouté des piquets intermédiaires, et en bien des endroits ajouté un fil de plus.

La dépense en clôtures l'année dernière a été de $71,932, au lieu de $48,236 l'année d'avant.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGES.

Sur la division nord, n° 2, la reconstruction des abris paraneiges a été de 43,560 pieds linéaires, et sur la division nord, n° 3, elle a été de 13,134 pieds linéaires. Des réparations considérables ont été faites à treize (13) autres abris paraneiges et ont nécessité l'emploi de 14,355 pieds linéaires de bois. Sur une étendue de 9,900 pieds linéaires, la clôture originairement soutenue par des pieux enfoncés dans le sol, a été démolie, puis reconstruite sur des piquets assemblés à des semelles reposant à la surface du terrain. L'on s'est aperçu que là où le sol était argileux, les poteaux des clôtures en étaient peu à peu soulevés, à tel point qu'en trois ou quatre ans, ils finissaient par sortir de terre et tomber. Depuis, toutes les clôtures neuves sont de pieux assemblés à des semelles qui reposent sur la surface du sol.

QUAIS ET VOIES À CHARBON.

Au TERMINUS DE L'EAU PROFONDE, A HALIFAX—le quai sous le hangar à fret et l'approche au hangar, ont été examinés et réparés. Quatre nouveaux tabliers glissoires à charbon ont été ajoutés aux plans inclinés en eau profonde.

A LA RUE YOUNG, HALIFAX—la voie à charbon a été reconstruite au coût de $2,000.

A RICHMOND—une partie du quai n° 2 a été reconstruite, et les réparations nécessaires faites aux autres quais et voies à charbon.

A STEWIACKE—le quai sur pilots au terminus de la voie d'évitement de Maitland a été complètement examiné et réparé. Vingt-cinq nouveaux pilots ont été enfoncés et tout le dessus du quai réparé.

A TRURO—le hangar à charbon et la voie ont été soigneusement examinés et réparés. De nouvelles solives ont été mises sous les lisses, sur toute la longueur du hangar et de la voie y conduisant.

A PICTOU ET AU DÉBARCADÈRE DE PICTOU—les réparations nécessaires ont été faites aux quais. Au débarcadère une grande partie du dessus du quai a été replanchéiée.

A LA POINTE DU CHÊNE—de grandes réparations ont été faites à l'extérieur du quai. Son extrémité en eau profonde a été renforcie dans toute sa largeur par de nouveaux pilots jointifs, et tout le dessus surélevé de trois pieds et recouvert. De nouvelles défenses et des poteaux d'amarrage ont aussi été ajoutés.

A DORCHESTER—les réparations nécessaires ont été faites au quai.

A DORCHESTER, SHÉDIAC ET SUSSEX—les réparations nécessaires ont été faites aux voies à charbon.

A MONCTON—le hangar et la voie à charbon ont été examinés et réparés, et une nouvelle voie à charbon, pour fins locales, a été construite. Elle est bien plus large que l'ancienne et plus commodément située pour les affaires.

A DALHOUSIE—de grandes réparations ont été faites au quai, qui a été sérieusement endommagé par la glace au printemps de 1886.

A LA RIVIÈRE DU LOUP—les réparations nécessaires ont été faites aux hangars et voies à charbon.

A ST CHARLES—une partie de la voie d'approche du hangar à charbon a été reconstruite.

A LÉVIS—Les réparations nécessaires ont été faites au quai et aux caissons des deux côtés de la station.

PLAQUES TOURNANTES.

A MONCTON—la plaque tournante dans la remise aux locomotives a été réparée et munie d'une poutre neuve en fer forgé.

A ST. JEAN—les trois tables tournantes en fer sur le quai en eau profonde, ont été allongées de façon à donner place à des chars de 33 pieds de longueur, au lieu de 30, selon leur destination primitive.

A NEWCASTLE, CAMPBELLTON, STE FLAVIE, LA RIVIÈRE DU LOUP ET HADLOW—les réparations nécessaires ont été faites aux plaques tournantes.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A HALIFAX—un double plancher a été posé au hangar à fret du sud, au quai en eau profonde, sur toute sa longueur. Les réparations nécessaires ont été faites aux coffres et machines de l'élévateur à grain.

A LA STATION NORTH STREET—l'on a posé de nouveaux cabinets d'aisance munis de toutes les améliorations modernes.

A la gare principale l'on a construit des bureaux pour le service des chars-dortoirs et salons.

L'on y a aussi érigé un hangar de 170 pieds de long par 10 pieds de large, et trois plateformes de même longueur, pour y laver les chars et nettoyer et aérer les objets de literie.

En plus, un bâtiment, avec tous les appareils à eau chaude et à eau froide pour l'usage de ceux qui nettoient les chars.

Sur le toit de la remise aux convois, l'on a construit vingt-quatre abat-jour, en verre dépoli de trois huitièmes de pouce d'épaisseur, de quarante-cinq pieds de long sur neuf de large ; le tout a coûté $6,840.

A RICHMOND—la moitié du plancher du hangar des chars a été renouvelée et le toit mis à l'épreuve de l'eau. De grandes réparations ont été faites aux toitures des hangars du quai de Richmond. Les planchers et les fosses à piquer le feu de la remise aux locomotives ont été examinés et réparés.

A DARTMOUTH—L'on a bâti un hangar à charbon.

A FAIRVIEW (Three mile house)—une plateforme à passagers, de 80 pieds de long par six pieds de large a été construite.

A ROCKINGHAM—la station a été examinée et peinturée, et une partie de la plateforme renouvelée.

A ROCKY LAKE— a station de signal a été rebâtie et une nouvelle boutique d'outillage mise à la disposition du chef contrôleur de section.

A LA VOIE D'ÉVITEMENT DE SANDY COVE—une plateforme de chargement a été construite, de 140 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur.

A BEDFORD—la gare du fret et la demeure de l'agent ont été soigneusement examinées et réparées. La station et le hangar au fret ont été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur.

A GRAND LAC—une nouvelle station de signal a été construite.

A LA JONCTION DE WINDSOR—le vieux hangar à fret a été démoli et un nouveau parc à bétail construit.

A WELLINGTON—le toit de la station a été recouvert en bardeaux et un plancher neuf a été posé à la salle d'attente, avec un bureau et corps de logis, construits.

A ELSMDALE—le toit de la station a été couvert en bardeaux et la bâtisse examinée, réparée et peinturée en dedans et au dehors. Une nouvelle plateforme de chargement de 196 pieds de long a été construite.

A SHUBENACADIE—la gare du fret a été transportée dans un endroit plus commode et complètement examinée et réparée. Un côté du toit de la station a été recouvert en bardeaux.

A la voie d'évitement de McKAY—entre STEWIACKE et BROOKFIELD, une plateforme de chargement de 130 pieds par dix pieds a été construite.

A ALTON—la plateforme de la station a été renouvelée.

A BROOKFIELD—une partie du toit du hangar à fret a été refaite en bardeaux et les réparations nécessaires à la station ont été faites.

A la traverse JOHNSON—une plateforme de chargement de 50 pieds par 12 a été construite.

A TRURO—une plateforme de chargement de 175 pieds de longueur par 5 pieds de largeur a été faite. Le toit de la station a été examiné, et une partie en a été recouverte en bardeaux. Le vieux hangar aux écorces sur la propriété de la tannerie, acheté il y a environ 3 ans, a été déplacé de 40 pieds au sud, surélevé de 5 pieds et transformé en hangar pour les chars. Les premier et second planchers de la tannerie ont été enlevés, des poutres de renfort ajoutées, et ce hangar sert maintenant au garage des chars à passagers. Les réparations nécessaires ont été faites aux ateliers des chars et aux hangars des charrues à neige.

A GLENGARRY—l'on a construit, au coût de $1,800, une nouvelle station combinée à fret et à passagers, en remplacement de la bâtisse à un étage détruite par le feu. Des appartements y ont été aménagés pour le chef de gare.

A LONDONDERRY—les toits de la station et du réservoir ont été refaits en bardeau; les murs de la station ont été examinés, réparés et peinturés de deux couches. Une voie nouvelle a été construite sous le réservoir.

A THOMSON—la station et le hangar à fret ont été surélevés et de nouvelles solives mises sous toute la bâtisse. Le toit a été renouvelé en bardeaux, et les autres réparations nécessaires faites. Une salle pour l'outillage a été mise à la disposition du contrôleur de section.

A OXFORD et SALT SPRINGS—les réparations nécessaires ont été faites à la bâtisse de la station et à la plateforme.

A ATHOL—une salle pour l'outillage a été mise à la disposition du contrôleur de section.

A MACCAN—la plateforme à passagers et celle du chargement ont été réparées.

A NAPPAN—la plateforme de chargement a été réparée.

A AULAC—les réparations nécessaires ont été faites à la station et à la gare du fret et une plateforme additionnelle pour le foin construite.

A SACKVILLE—la station a été recouverte en bardeaux et ceux-ci peinturés d'une couche de ciment à toiture sparham.

A DORCHESTER—une nouvelle station en brique et un nouveau hangar à fret en bois, ont été construits pour remplacer ceux que le feu avait détruits.

Il a été bâti une station à COLLEGE BRIDGE, ainsi qu'une nouvelle plateforme à chargement.

A MONKTON—la boutique de réparations des chars a été allongée de 250 pieds par 20 pieds de largeur et tout le plancher renouvelé. Le toit de la boutique à peinture a été recouvert en bardeaux, peinturé en ciment sparham.

Une partie du plancher de la boutique des mécaniciens a été renouvelée.

Les réparations nécessaires furent faites à douze logis sur la rue du Pont. Le cottage n° 2, qui avait été presque détruit par le feu l'hiver dernier, a été reconstruit.

Un égout a été creusé sur la rue du Pont pour la commodité de ces maisons. La dépense en a été supportée, moitié par le département et l'autre moitié par la ville. Depuis la construction de cet égout, l'eau a été introduite dans ces maisons.

A SALISBURY—le hangar à fret a reçu une nouvelle toiture en bardeaux, et la plateforme des passagers renouvelée.

A PETITCODIAC—la station a été examinée et peinturée.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations d'ANAGANCE, SUSSEX, APOHAQUI, et une plateforme à lait construite à ce dernier endroit.

A NAUWIGEWAUK—la station a été recouverte en bardeaux et la plateforme rebâtie.

A ST-JEAN—une partie du hangar à fret a été aménagée pour servir d'entrepôt aux marchandises. Un hangar, un lavoir, une plateforme, etc., ont été construits ici pour le service des chars dortoirs et des chars-palais, sur le plan de ceux de Halifax. Une grande partie du toit de la remise aux locomotives a été recouverte en bardeaux, et un dépôt d'huiles et une nouvelle plateforme construits.

A WELDFORD—une plateforme de chargement a été érigée à TROUT BROOK, à environ deux milles au sud de la station.

A la JONCTION DE CHATHAM—un nouveau hangar à fret de 30 pieds, par 25 pieds, a été construit ainsi qu'une haute plateforme.

Une station à fret et à passagers, à la fois, a été construite à la JONCTION DERBY.

A la RIVIÈRE BERNABY—la plateforme à passagers a été renouvelée.

Des petits hangars à charbon ont été construits aux JONCTIONS de CHATHAM et de DERBY.

A BEAVER BROOK—les réparations nécessaires ont été faites aux stations et aux plateformes de Bartibogne, Red Pine, Bathurst, Charlo et la Rivière à l'Anguille.

A BELLEDUNE—une nouvelle station et une plateforme à passagers et de chargement, ont été construits pour remplacer la station servant à la fois aux voyageurs et au fret, qui a été détruite par le feu.

A la JONCTION DALHOUSIE—une plateforme à passagers, de 420 pieds de long, par 12 pieds de large, a été construite.

A CAMPBELLTON—un plancher de bois franc a été mis dans la salle des expéditeurs des trains et dans le bureau; et l'on a fait les réparations nécessaires au hangar à charbon, à celui du fret et à la glacière.

A MILLSTREAM—une demeure a été construite pour le contrôleur de section.

A CEDAR HALL—les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A PETIT METIS—un nouveau réservoir a été construit pour remplacer celui que le feu y a détruit.

A STE FLAVIE—une nouvelle fondation a été mise sous la station et la plateforme réparée. Une plateforme à fret de 400 pieds de longueur a aussi été construite.

A la STATION STE-LUCE—une partie du toit a été recouvert en bardeaux.

Des réparations nécessaires ont été faites à la station de ST-ANACLET.

RIVIERE DU LOUP—un hangar à fret de 30x125 pieds a été érigé.

Un hangar à fret a aussi été construit à LAKE ROAD.

Des appentis à charbon ont aussi été faits à ST-ELOI, ST-ANDRÉ, CACOUNA, ST-ARSÈNE et ST-SIMON.

Les portes de la remise aux locomotives ont été renouvelées à la RIVIÈRE DU LOUP.

Un nouveau toit a été posé sur le hangar à charbon à ST-ARSÈNE, pour remplacer celui que le feu a détruit.

Des réparations nécessaires ont été faites aux stations de ST-ROCH, ST-PASCHAL, la RIVIERE OUELLE et ST-CHARLES, et des porches extérieurs construits à cette dernière station.

Des châssis doubles ont été fournis pour une partie de la station à Chaudière.

Une station a été construite à Saint-Joseph, sur l'embranchement Saint-Charles.

Une chambre à bagage a été construite à Québec.

PONTS ET PONCEAUX.

Sur la rue Water, à Halifax, le pont à chevalets a été replanchéié.

Les piles du pont sur la rivière Rawdon ont été examinées et jointoyées.

De grandes réparations ont été faites à l'une des piles du pont de Shubénacadie.

Un ponceau de 4 x 6 pieds et de 42 pieds de longueur a été mis à Blackburn's Intervale, à deux milles à l'ouest de Milford.

Des ponceaux ont été reconstruits à la briqueterie Millar et à la voie d'évitement de McKay.

Cinq paires de poutres en vieux rails, de 16 pieds d'ouverture, ont été mises entre Halifax et Truro.

Un ponceau en bois de cèdre a été construit près de Hopewell.

La pile du centre du pont de New-Glasgow a été réparée et jointoyée, et une grande quantité de pierraille mis à l'entour de sa base.

Tout un système de liens de tension a été adapté aux ponts suivants :—Little Forks, Rivière Philippe, Rivière Barnaby, Second Crossing, Rivière Barnaby, Third Crossing, Kouchibouquacis et Bartibogue.

Un nouveau pont sur chevalets a été construit à Palmer's Pond, près de Dorchester, en remplacement du vieux pont de bois.

Un pont sur chevalets, à travées de 100 pieds de longueur, a été construit, pour le passage du trafic de la rue Dorchester sur le chemin de fer à Saint-Jean.

Le pont sur chevalets de la rue Wall, à Saint-Jean, a été élargi de dix pieds au moyen d'un treillis d'arcs en faisceaux de fil de fer.

Au pont de bois de McGinley, près de Quispamsis, quatre travées de 30 pieds chaque, ont été rebâties.

Un dessus de pont, à coupe verticale, a été mis au pont McCully, près de Torryburn, et au pont Scurr près de Dorchester.

Cinq ponceaux en cèdre ont été construits à divers endroits entre Dorchester et Saint-Jean, pour améliorer le drainage des terrains avoisinants.

Des dessus de pont, à coupe verticale, ont été posés aux ponts de Milner, près de Moncton, à l'embranchement North Coal, à celui de South Coal, à Bouctouche, Upper Nelson Road, Bartibogne, Nash's Creek, Eel River, Gordon, Otter Brook, rivière Amqui et Sayabec.

Les tabliers des ponts suivants ont été en partie renouvelés: Richibouctou, First crossing, de la rivière Barnaby, Second crossing, de la rivière Barnaby, North-West Miramichi, South-West Miramichi, Nepisiguit, Millstream, Nigadoo et North Branch de Charlo.

A TROIS-PISTOLES - les caissons de protection le long de la base du talus du côté ouest, ont été complètement examinés et réparés.

A SAINT-THOMAS—trois brise-glaces considérablement endommagés au printemps de 1886 ont été refaits et revêtus d'une armure de vieux rails.

Les taille-mer de ce pont ont aussi été examinés et rejointoyés.

Les parois en bois franc et la coupe en plaques de fer des taille-mer du pont de Saint-Henri, ont été complètement réparés.

Des équipes de peintres et de riveurs ont été employés pendant toute la belle saison, à gratter, peinturer et examiner les ponts en fer et à leur faire toutes les réparations nécessaires.

Un ponceau en cèdre, de 30 pieds de longueur, a été placé près de Newcastle, et cinq autres, variant de 20 à 70 pieds de longueur, ont été construits entre Newcastle et Campbeltown et sur l'embranchement Dalhousie. Deux ponceaux en pierre ont été reconstruits près de Saint-Henri.

Un ponceau, en bois de cèdre, a été mis près de Old Lake road, de 48 pieds de longueur, 3 par 3, et un autre de la même dimension a été construit à Saint-Paschal.

Deux ponceaux en pierre ont été reconstruits sur l'embranchement de Saint-Charles.

Trois ponceaux en pierre ont été reconstruits entre Saint-Valier et Saint-Charles.

Environ cent paires de garde-bestiaux ont été complètement renouvelées, le long de la ligne.

EN GÉNÉRAL.

Environ 300 tonnes de pierre ont été placées autour des piles du pont Narrow, à Richmond, et 200 tonnes sur un embranchement à Grand Lake, pour protéger le talus.

Les réparations nécessaires ont été faites aux remblais de la voie à Truro, Spring Hill, Moncton et la jonction de la Chaudière.

De nouveaux poteaux de signaux pour soixante traverses publiques, ont été plantés le long de la ligne.

Une fosse à piquer le feu, de 140 pieds de longueur, a été construite à Moncton. Elle a été munie de grillages et de tuyaux d'écoulement, pour empêcher les cendres d'obstruer l'égoût principal.

CHASSE-NEIGE ET FLANGERS.

Le chasse-neige n° 23 a été reconstruit. Les nos 2, 6, 7, 8, 9, 10, 15 et 22 ont été examinés et mis en ordre parfait.

Vers le premier mai dernier, les remblais entre Rothesay et Riverside, ont été sérieusement endommagés par le débordement inaccoutumé de la rivière Saint-Jean.

Sur les divisions nord de Moncton, la neige de l'hiver dernier nous a causé plus d'embarras que depuis bien des années.

Des équipes nombreuses de pelleteurs ont été presque continuellement employées pendant trois mois à débiayer la voie et à élargir les tranchées de neiges, une fois la voie libre. Une somme de $92,212.40 a été dépensée à pelleter la neige.

Des contrats ont été récemment signés pour la construction d'une grande quantité d'abris et de paraneiges aux endroits qui nous ont causé le plus de troubles l'hiver dernier.

EMBRANCHEMENTS.

Embranchement de la ville de Pictou.

Cet embranchement est d'une longueur de quatorze milles, dont neuf milles de voie nouvelle; cinq milles en ont été achetés, savoir : trois de la compagnie de houille de l'Acadie et deux milles de celle de la Nouvelle-Ecosse.

Un contrat de louage nous permet l'usage de l'embranchement depuis la jonction de la compagnie de houille de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la ville de Pictou.

Des remises de locomotives et des plaques tournantes ont été construites à Stallarton et Pictou.

A ce dernier endroit, un réservoir de la capacité de 15,000 gallons a aussi été construit.

Des voies d'évitement ont été pratiquées, pour le commerce de charbon, à Stallarton, Westville et Pictou.

La voie de la Compagnie de Charbonnage de la Nouvelle-Ecosse avait été construite en vieux rails de fer ; ceux-ci ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier.

Nombre de ponceaux en bois ont été remplacés par de la maçonnerie.

Le vieux viaduc en bois à Horn's Brook a été remplacé par un autre en acier, et a coûté $18,000.

Les courbes à pentes trop raides ont été aplanies, et de nouvelles clôtures construites des deux côtés du chemin.

Le chemin de la Compagnie de Charbonnage de l'Acadie a aussi été clôturé ; l'on y a mis des traverses neuves et la voie a été faite de première classe.

Deux cent soixante mille cent trente-huit piastres ont été dépensées pour cet embranchement à venir jusqu'à la fin du dernier exercice, le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

D. Pottinger, écr.,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, 29 août 1887.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés qui suivent, au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 de juin 1887.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Pendant l'année, un wagon-salon, un wagon-bascule, et cent dix grands wagons à charbon, plus un char à lait, ont été achetés au compte du capital et ajoutés au matériel roulant du chemin.

Cent des vieux wagons-bascules de cinq tonnes, ont été condamnés et remplacés par le même nombre d'autres d'une plus grande capacité et d'un modèle amélioré. L'on a aussi substitué un wagon-poste et fumoir, dix fourgons d'une capacité de vingt tonnes et cent soixante et sept plateformes d'égales capacités de 20 tonnes, à ceux du même genre d'une capacité de 10 tonnes condamnés ; et sept gondoles ont aussi été reconstruites au compte des dépenses d'exploitation, pendant l'année.

En outre des réparations ordinaires, trente et un fourgons et soixante et quinze chars plateformes ont été conduits aux ateliers à Moncton et y ont subi des réparations générales. Leurs capacités ont été portées de 10 à 20 tonnes.

Quarante-cinq voitures à passagers, quatorze express, wagons-poste et à bagage, ont aussi été mis aux ateliers, remodelés, repeints et aménagés d'une manière plus moderne.

Le remplacement de wagons et de locomotives plus petits par d'autres d'un modèle plus perfectionné et d'une capacité double, a augmenté les frais d'exploitation plus que ne l'aurait fait le remplacement du roulant condamné par d'autre du même genre et de la même capacité.

SERVICE DE L'EAU.

Dans le cours de l'exercice, un réservoir a été construit, 4,000 pieds de tuyau posés, et un réservoir de 50,000 gallons construit à Thomson. Ce service a bien fonctionné pendant l'année.

Le matériel roulant est en bon état.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Nombre des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1886 et le 30 juillet 1887.

—	Locomotives.	Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagon-salon.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe	Wag-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles—20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neig. à ailerons.	Flangers.	Total.
		Voitures et wagons de différentes classes.																		
Disponibles au 1er juillet 1886	161	10	6	1	68	75	16	25	81	1,449	68	1,328	595	780	450	4,952	31	10	20	61
Condamnés do	....	....	....	....	1	1	1	....	2	8	4	114	....	3	....	134	....	....	....	....
Total	164	10	6	1	69	76	17	25	83	1,457	72	1,442	595	783	450	5,036	31	10	20	61
Achetés au compte du capital	....	....	....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	100	....	110	212	....	....	....	....
Wagons-gondoles transformés en chars à charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	7	....	....	....	....	....
	164	10	6	2	69	76	17	26	83	1,457	72	1,442	695	776	567	5,298	31	10	20	61
Condamnés, 1er juillet 1886	....	....	....	....	1	1	1	....	2	8	4	114	....	3	....	134	....	....	....	....
do durant l'exercice	....	1	....	....	....	1	....	....	....	7	....	63	100	4	1	177	....	....	....	....
Total condamnés	....	1	....	....	1	2	1	....	2	15	4	177	100	7	1	311	....	....	....	....
Moins—Reconstruits	....	....	....	....	....	....	1	....	....	10	....	167	100	7	....	285	....	....	....	....
	....	1	....	....	1	2	....	....	2	5	4	10	....	....	1	26	....	....	....	....
Ajoutez—En état de service et en réparation	164	9	6	2	68	74	17	26	81	1,452	68	1,432	695	776	566	5,272	....	....	....	....
Total du matériel	164	10	6	2	69	76	17	26	83	1,457	72	1,442	695	776	567	5,298	31	10	20	6

J. SUTTON,
Comptable des machines.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives, les voitures et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste, et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, marchandises.	Moyenne, voyageurs
1886—Juillet	90,903	281,520	396,290	164,675	3,905,502	4,466,467	....	13 89	6·16
Août	88,117	276,256	389,755	152,078	3,884,305	4,426,138	....	14·06	6·14
Septembre	83,601	271,865	354,991	148,332	3,832,031	4,335,354	....	14·09	6·01
Octobre	79,138	273,855	318,453	145,021	4,142,072	4,605,546	....	14·09	5·85
Novembre	76,009	310,703	310,434	152,711	4,366,652	4,829,797	1,221	14·05	6·08
Décembre	70,465	333,010	315,515	162,193	4,368,893	4,846,601	6,187	13 12	6 73
1887—Janvier	70,063	292,755	292,776	144,398	3,111,736	3,548,910	30,596	10·63	6·24
Février	66,435	243,860	278,625	136,982	2,613,762	3,029,369	29,809	10 72	6·15
Mars	74,271	301,864	323,028	151,573	3,532,039	4,006,640	21,211	11·70	6·38
Avril	78,080	384,930	401,855	157,886	4,595,365	5,155,106	6,921	11·93	7·16
Mai	69,462	294,487	307,864	148,138	3,822,141	4,278,143	1,141	12 97	6 56
Juin	78,375	302,575	351,713	160,564	3,961,580	4,473,857	....	13·09	6·52
Total	924,919	3,567,680	4,041,299	1,824,551	46,136,078	52,001,928	97,086	12·93	6·34

J. SUTTON,
Comptable des machines.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vap.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1886—Juillet	40,646	436,205	11,749	30,924	11,625	7,550	10·73	60·33	7·03	2·66	1·73
Août	39,925	427,311	12,028	26,880	14,879	7,497	10·70	63·05	6·29	3·48	1·75
Septembre	38,855	415,870	12,513	24,817	14,928	7,417	10·70	67·39	5·96	3·59	1·78
Octobre	42,605	438,951	13,337	25,587	15,108	7,355	10·30	68·05	5·82	3·41	1·66
Novembre	44,820	457,001	14,834	27,078	15,457	7,951	10·19	74·89	5·92	3·38	1·73
Décembre	49,106	481,758	16,172	28,834	15,172	7,506	9·81	75·21	5·98	3·15	1·55
1887—Janvier	51,132	461,116	15,653	29,237	12,803	7,212	9·01	76·03	6·34	2·77	1·56
Février	48,674	417,196	13,956	26,137	13,487	6,753	8·57	74·93	6·26	3·23	1·61
Mars	55,287	487,684	16,274	30,140	15,840	8,151	8·82	74·74	6·18	3·25	1·67
Avril	59,244	561,056	17,209	30,851	16,808	8,316	9·47	68·70	5·49	2·98	1·48
Mai	43,724	435,275	11,943	26,732	15,203	7,711	9·95	61·17	6·14	3·49	1·77
Juin	32,841	447,061	12,288	29,910	16,420	8,256	10·43	61·56	6·69	3·67	1·85
Total	546,859	5,466,488	167,956	337,127	177,730	91,675	9·99	68·72	6·17	3·25	1·68

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 30 juin 1887.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Divers, y compris remises des locomotives et personnel du département des machines.	Total.	Moyenne par 100 milles. Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1886—Juillet	436,205	17,176 97	32,249 42	3,621 35	19,601 61	1,674 04	3,172 86	77,496 25	3 94	7 39	0 83	4 49	0 38	0 73	17 76
Août	427,311	15,804 98	31,255 85	3,277 40	17,537 55	1,379 80	3,478 59	72,734 17	3 70	7 31	0 76	4 12	0 32	0 81	17 02
Septembre	415,870	15,691 73	32,913 33	3,091 96	18,350 89	4,417 17	3,324 06	77,849 14	3 77	7 92	0 74	4 42	1 06	0 80	18 71
Octobre	438,952	16,533 70	36,217 09	3,377 96	21,625 55	2,254 09	3,978 21	83,986 60	3 76	8 26	0 77	4 93	0 51	0 91	19 13
Novembre	457,004	18,014 18	41,963 96	3,269 32	17,680 96	3,414 30	3,352 40	87,695 12	3 94	9 18	0 71	3 87	0 75	0 74	19 19
Décembre	481,758	18,145 32	29,084 87	2,847 55	12,062 32	3,690 32	3,690 24	69,520 62	3 76	6 03	0 59	2 50	0 77	0 76	14 41
1887—Janvier	461,116	17,538 06	27,580 89	3,201 19	13,516 63	2,617 71	4,211 01	68,695 49	3 77	5 93	0 70	2 94	0 58	0 93	14 89
Février	417,196	16,256 86	24,263 24	3,041 16	13,759 97	2,629 00	3,951 25	63,906 48	3 90	5 82	0 73	3 29	0 63	0 95	15 32
Mars	487,684	19,836 89	28,552 07	4,138 80	14,095 67	1,748 39	4,306 02	72,677 84	4 07	5 85	0 85	2 89	0 36	0 88	14 90
Avril	561,056	21,639 74	30,886 37	4,051 38	16,509 66	2,675 25	4,169 03	79,931 43	3 85	5 50	0 72	2 95	0 45	0 78	14 25
Mai	435,275	18,232 30	21,374 77	3,802 29	16,821 08	1,443 83	3,529 78	65,204 05	4 19	4 91	0 87	3 86	0 33	0 82	14 98
Juin	447,061	17,426 23	21,187 69	3,744 14	20,742 43	1,366 19	3,412 55	67,879 22	3 89	4 74	0 84	4 64	0 31	0 76	15 18
Total	5,146,488	212,296 96	357,564 55	41,464 49	202,334 32	29,340 09	44,576 00	887,626 41	3 88	6 54	0 76	3 70	0 54	0 81	16 23

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État général des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1887.

		$ cts
Nombre de milles parcourus par les trains	4,492,599	
do locomotives	5,466,488	
do wagons	52,001,928	
do chasse-neige	97,086	
Frais de traction		887,626 41
Coût des réparations :—		
Réparations aux voitures à voyageurs		54,810 70
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage		17,480 22
do wagons à marchandises et fourgons		262,456 93
Huile et chiffons		39,263 10
Divers		340 19
Coût total des dépenses		374,351 14
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains		19 75
do do do locomotives		16 23
do do do voitures et wagons		1 71
Coût des réparations aux voitures et wagons par 100 milles parcourus par les trains		7 45
do do locomotives		6 12
do do voitures et wag.		0 64
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains		0 86
do do do locomotives		0 70
do do do voitures et wagons		0 07
Coût des réparations aux voitures et wagons à voyag. par 100 milles parcourus par eux.		1 35
do répar. aux wagons-poste, wag. à bag. et de mess. par 100 do ...		0 95
do do à marchandises et fourgons par 100 do ...		0 57

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour et de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive
1886.						
3 juillet..	7.15	....	....	....	....	....
10 do ...	14.30	Spécial.	Marchandises.....	A. Grant	Jas. Sproule..........	170
31 do ...	16.05	Express	Express	D. Rutherford...............	Wm. Wall.................	57
5 août ...	15.00	Spécial.	Marchandises.....	J. Swetnam.	John Stewart, jeune.....	103
8 do ..	4.40	15	do	John Casey.....................	J. J. Smith	26
10 do ...	20.30	....	....	....	....	....
10 do ...	11.50	Spécial.	Marchandises.....	J. A. Bernier................	J. Gorham	40
14 do ...	16.45	48	do	J. Huppe	George Montgomery....	31
25 do ...	8.35	....	Garage............	M. Kenny......	J. McLellan.	93
13 sept....	7.30	14	Omnibus............	W. H Donkin	E. Blair.......................	66
15 do ...	10 54	42	do	L N. Letarte.................	J. Miller	1
16 do ...	5.05	37	Marchandises.....	J. T. McGinn	C Atkinson.	144
17 do ...	19.00	Spécial.	do ...	A. Bernier	J. Joliette	131
22 do ...	22.00	do .	Garage.............	P. Elliott	M. O'Brien	99
23 do ...	10.05	42	Omnibus..	D. Morin.......................	O. Jollivett..................	38
29 do ...	8.15	....	Garage.......	....	R. James......	100
7 oct. ...	2.45	Spécial..	Marchandises. ...	Wm Morgan	C. McCarthy...............	123
8 do ...	19.30	12	do	R. A. Rannie......	J. I. Smith	50
9 do ...	9.10	Spécial..	Equipe	A. Begin	J. Devereaux......	108
17 do ...	2.00	do .	Marchandises.....	M. Audet..........................	L. Duncan .... A. Connell	142 110
21 do ...	3.00	10	Express	J. Millican....................	R Carr	63
26 do ...	12.00	Spécial..	Marchandises.. ..	D. Brownell	D. Taylor	145
27 do ...	2.20	do .	do	do	F. Probert.....................	148

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Pictou-Landing.	D. Bain	Employé..	Une pièce de machine lui tombe sur le pieds.	Orteil écrasé	
New-Glasgow ...	John Aikens ...	do ...	En faisant le garage.......	Blessé à la jambe	
Truro	John Fraser....	Ni l'un ni l'autre.	En essayant à monter sur un convoi en mouvem.	Légèrem. blessé.	
1 mille à l'ouest de Belledune.	John Stewart, jeune.	Employé .	La soupape du robinet de vidange saute.	Jambe ébouillantée.	
Painsec	Edward Casey.	Ni l'un ni l'autre.	Essaie de voyager sans payer et se fait écraser	Bras et jambe coupés.	
Saint-Jean	— Ingalls.......	do ...	En sautant d'un convoi en mouvement.	Blessé à l'épine dorsale.	
Sayabec	H. Derosiers....	Employé..	Tombe d'un wagon.......	Blessé à la jambe	
Pointe-Lévis......	Alex. Moren	do ...	En attelant	Blessé à la main.	
Richmond	Steph. Pollock.	do ...	Une locomotive faisant le garage le frappe et l'écrase.	Mort	Mort accidentelle.
Windsor-Junct'n	Thos. Johnston	do ...	En maniant du bagage...	Blessé à la main..	
Sainte-Luce	Auguste Rioux	do ...	Une tinette de beurre tombe.	Blessé au pied. ...	
Moncton	C. Dickson......	do ...	En attelant..................	Côtes écrasées....	
Sainte-Flavie.....	R. Orchard......	do ...	En faisant le garage	Doigts écrasés. ...	
Moncton...........	P. Elliott........	do ...	En attelant	Blessé à la poitrine.	
Sacré-Cœur......	O. LeBel	do ...	do	Blessé à la jambe	
Saint-Jean..	James Bond.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par le tender......	Légèrem. blessé..	
Sackville..........	B. Thompson...	Employé .	Un frein s'échappe et le jette contre le wagon.	Blessé au dos......	
Réservoir de Darling.	F. Millican......	do ...	La corde du tuyau du réservoir casse et le fait tomber.	Blessé à la cuisse	
Amqui	A. Desjardins .	do ...	En tournant une aiguille	Entorse...............	
} Sayabec	O. Roussell....	do ...	La coulisse lui tombe sur le pied.	Blessé au pied....	
A l'ouest de Moncton.	E. R. White....	Voyageur	Saute ou tombe d'un train en mouvement.	Légèrem. blessé..	
Kent-Junction...	J. Trites	Employé .	Glisse en montant à bord de la locomotive, et la roue lui passe sur le pied.	Blessé au pied....	
Newcastle........	C. Dickson......	do ...	En attelant..........	Pouce écrasé	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	No de la locomotive.
1886.						
29 oct	6.35	47	Marchandises	L. Proulx	J. Collett	142
2 nov		Spécial.	do	W. McClafferty		
8 do	7.00	do	do	Wm. Morgan	C. McCarthy	148
9 do	16.40	38	do	J. T. McGinn.	W. D. Martin	25
12 do	6.00					
13 do	17.30		Garage		M. Norman	96
18 do	16.00	15	Marchandises	J. McDowell	H. McAuley	35
27 do	14.00	Spécial.	do	P. McGee.	Wm. Murphy	40
27 do	11.00	do	do	T. McDermott	E. B. Price	54
28 do	18.20		Garage		O. Brock	14
28 do	3.50	34	Express	T. Corbett	R. Bulmer	164
3 déc	16.00		Garage		J. Cole	18
5 do	8.00	34	Express	M. Letarte	O. Jolivette.	158
7 do	10.00					
7 do	11.00	Spécial.	Marchandises	E. S. Vye	M. Fuller	103
9 do	3.30	do	do	N. Merrill	S. Wilson W. G. Bell	165 51
17 do	4.00	do	do	H. D. Archibald	W. Lovett	39
30 do	12.30	do	do	R. W. Vye	F. Probert	148
20 do	23.35	do	Charrue à neige.	J. E Evans	C. McCarthy	155
20 do	21.30		Garage		A. Jolivet	116
25 do	20.30		do		D. Mains	97
27 do	8.20	Spécial.	Marchandises	J. Swetnam	S. Wilson	143
28 do	10.45	do	Equipe	H. Barreau.	do	143

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Chaudière	N. Boisvert......	Employé..	En attelant..........	Doigt écrasé.......	
Richmond	Jas. Sutton......	do ...	Tombé en tirant le cordeau de la cloche.	Blessé à la jambe.	
Spring Hill Junc	Jas. Gibson	do ...	En faisant le garage	Ecrasé	
Newcastle.........	P. McAlister ...	do ...	En attelant......................	Blessé au côté	
Saint-Jean.........	M. Sheppard....	do ...	Tombé d'une échelle......	Blessé au côté	
Chaudière	A. Lemieux.....	do ...	En attelant.	Blessé à la jambe.	
Oakfield............	Fils de Jos. Day (enfant).	Ni l'un ni l'autre.	Est écrasé en essayant de monter à bord d'un train en mouvement.	Mort	Mort accidentelle.
Sayabec..	— Dubé	Employé..	En attelant........	Jambe cassée......	
Newcastle.........	A. Gould.......	do ...	do	Doit écrasé	
Chaudière	P. Couture......	do ...	do	do	
Près de Moncton	A. Ferguson....	do ...	Sauté d'un train en mouvement.	Blessé légèrement	
Moncton	J. Fenton	do ...	En attelant...........	Blessé au côté. ...	
Pointe-Lévis	Geo. Bégin......	do ...	do	Main écrasée	
....	J. Montgomery	do ...	En pointant les wagons il reçoit dans l'œil de la cendre échappée de la locomotive.	Blessure à l'œil...	
Newcastle	John Doyle.....	do ...	En attelant..................	Pouce écrasé	
Bartibogue	T. Anderson ...	do ...	Tombé en sautant à bord de la locomotive.	Blessure au genou	
Belmont	John Kelly, W. Lovett et H. McDormand.	do ...	Rencontre avec un wagon sorti de la voie d'évitement.	Légères blessures	
Près de Berry's-Mills.	Jos. Holland ...	do ...	Tombé du fourgon d'un train en mouvement.	Coupure à la figure.	
Près de Campbelton.	H. Hachey.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la charrue. ...	Blessure légère...	
Chaudière	F. Moriset.	Employé...	En attelant.	Main écrasée	
Rivière-du-Loup	R. Emond.......	do ...	do	Fracture du bras.	
Canaan..............	D. Oulton	do ...	Tombé d'un tender.........	Blessure à l'œil et la cuisse.	
Pr. de Gloucester Junction.	W. H. Bell	do ...	Doigt pris dans un rouet de moufle.	Blessure au doigt.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1886.						
29 déc....	18.00	10	Express	Wm. Kelly	R. Carr......................	63
29 do ...	....	36	Marchandises. ...	J. S. Evans.	S. Ross........................	....
30 do ...	6.30	Spécial.	do	Jas. Daley..........................	R. Smith	92
1887.						
5 janv...	7.45	34	Express	M. Letarte.........................	O. Jolivet..............	158
7 do ...	6.30	5	Marchandises....	G. A. Chesley.....	G. C. Palmer................	52
10 do ...	18.30	....	Garage......	....	James Lawlor..............	55
18 do ...	11.00	46	Marchandises	John Barry........................	Geo. Montgomery	31
18 do ...	11.00	46	do	do	do	31
21 do ...	11.30	Spécial..	do	J. Paradis	H. Gorham....................	139
24 do ...	17.20	do ...	do	C. B. Humphrey..............	R. H. Coggin.................	103
25 do ...	12.30	....	....	....	....	......
26 do ...	15.00	42	Omnibus	F. Dumond.......................	{ P. McKenna. ... . H. S. Whitney	30 60
30 do ...	4.00	Spécial.	Marchandises	H. Barreau........	J. Smith	144
7 fév....	24.10	11	do	A. W. Melick	S. Watson	50
7 do ...	11.20	35	Omnibus...........	Z. Lockhart	J. McKay	72
7 do ...	14.50	Spécial.	Marchandises	Jas Sproull	John McDonald.............	143
12 do ...	....	....	Garage............	....	J. McLellan..........	93
14 do ...	18.40	....	do	H. Garrett	....	93
18 do ...	4.30	Spécial.	Marchandises	A. Grant	Jas. Sproull..................	120
28 do ...	23.00	do ...	do	J. Paradis.....................	F. Probert	75
28 do ...	18.45	13	Omnibus...........	W. H. Donkin	R. McDonald.........	55
3 mars...	12·05	37	Marchandises	J. T. McGinn	A. White........................	47
do 2...	15.00	Spécial.	Equipe.	H. Barreau	R. Wilson	54

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite*.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Saint-Jean........	Jno. Henderson	Employé...	En attelant..................	Doigts écrasés....	
Près de Canaan.	J. E. Evans.....	do ...	Il glisse à la porte du fourgon.	Blessure à la jambe.	
SpringHill-Junction.	A. W. Murray.	do ...	En attelant	Entorse............	
Pointe-Lévis	Geo. Begin.....	Ni l'un ni l'autre.	En essayant d'atteler le tender aux wagons.	Main écrasée......	
Saint-Jean.........	Jno. Nickerson	Employé...	En attelant	Doigts écrasés....	
Chaudière.........	Nap. Camire...	do ...	do	Pouce écrasé......	
Notre-Dame-du Portage.	Jas. Langlais...	do ...	La bielle latérale casse et Langlois saute en bas de la locomotive.	Mort	Mort accidentelle.
do ...	G.Montgomery	do ...	La bielle latérale casse...	Légèrement blessé.	
Cedar-Hall	J. Paradis.......	do ...	En ouvrant une fenêtre.	Coupure au poignet.	
Dalhousie-Junc..	I. Mabey.........	do ...	En attelant	Pouce écrasé......	
Truro	Walter Miller..	do ...	Un morceau de fonte lui tombe sur le pied.	Pied écrasé.........	
} Petit-Métis.....	B. Belanger.....	do	{ En réparant les wagons se fait prendre entre les barres d'attelage.	Blessures sérieuses.	
Sayabec..............	F. Morton	do ...	Il tombe entre les wagons	Blessé au dos......	
Sussex...............	F. Estabrooks..	do ...	Se prend le pied dans un cœur de croisement.	Blessé au pied.....	
Moncton	Z. Lockhart....	do ...	Il glisse en montant à bord d'un wagon.	Entorse.	
Glengarry.........	D. Fraser	do ...	Tombe en bas d'un wagon.	Blessure au pied..	
Richmond	Jos. McLellan..	do ...	Glisse en montant à bord de la locomotive et le bec de la boîte à l'huile lui entre dans le cou.	Mort	do
do	Lewis Caun.....	do ...	En attelant....................	Main écrasée......	
Hopewell..........	W. E. McLean	do ...	do	do	
Pr. de Métapédia	A. Desjardins.	do ...	En travaillant dans la neige.	Pied gelé.............	
Truro	Mlle Ferguson.	Ni l'un ni l'autre.	Son cheval prend le mors au dents et rencontre le train.	Blessures considérables.	
Derby-Junction.	B. Sheppard.....	Employé .	Saute en bas d'un train en mouvement et glisse sous les wagons.	Mort..................	do
Rogerville.........	C. Herbert......	do ...	En attelant.....................	Blessure à la main	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heures du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
17 mars...	15.30	Spécial.	Marchandises....	H. Barreau	J. McGowan	135
17 do ...	17.30	38	do	P. E. Heine	....	....
28 do ...	7.00	3	Omnibus.	W. Kelly	A. Davey	49
28 do ...	16.00	....	Garage	C. Upham..........	J. Stockall..........	83
2 avril...	12.00	Spécial.	Marchandises....	C. Ayers	Jas. Cooke	72
2 do ...	....	38	do	A. Hunter..........	W. Buck	125
7 do ...	16.00	....	Garage	C. Smith	Wm. Russell	165
12 do ...	14.50	Spécial.	Voyageurs..........	A. B. Vance	J. Wall	62
13 do ...	10.00	do ...	Equipe	S. C. Keith	F. Whitney	68
14 do ...	8.05	2	Express	....	W. Lovitt	82
17 do ...	23.30	Spécial.	Marchandises....	G. Margeson	J. G. McDonald .... D. S. Yould..........	7 8
18 do ...	....	do ...	Paquet d'Angleterre.	J. B. Paulet	J. Gorham	2
22 do ...	12.15	do ...	Marchandises....	A. Therriault	H. A. Turner..........	75
23 do ...	15.15	do ...	do	A. Begin	W. F. Smallwood	135
25 do ...	21.50	do ...	do	J. McDonald..........	Geo. Currie	163
25 do ...	22.30	do ...	do	W. L. Broad..........	C. McCarthy..........	119
25 do ...	16.25	37	do	J. T. McGinn	W. Russell..........	25
29 do ...	10.00	Spécial.	do	S. G. Nickerson	Jas. Howie .... J. Steadman	126 113
2 mai...	15.00	....	....	....	....	....
2 do ...	19.30	....	Garage	....	M. O'Brien	99
3 do ...	21.30	37	Marchandises....	D. Hunter..........	J. Stratton	144
17 do ...	....	9	Express	....	....	....
20 do ...	20.45	42	Omnibus	L. N. Letarte	Jno. Oakleaf	140
26 do ...	17.00	....	....	....	....	....

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Campbelton	F. Anderson ...	Employé..	En attelant.	Gravement écrasé	
Newcastle	H. Atkinson ...	do ...	En déchargeant des marchandises.	Blessure au pied.	
Shédiac	H. Gordon	do ...	En attelant.	Doigt écrasé	
Dartmouth	John Spain	do ...	Tombe d'un wagon.	Blessure à la jambe.	
Sackville.	M Connolly ...	do ...	En attelant.	Doigts écrasés....	
Bathurst	Jno. Harris	do ...	Tombe d'un wagon	Lésions intérieures.	
Newcastle	Chas. Smith	do ...	En attelant.	Blessure à la main	
Près de Hopewell	Sœur de Charité et capit. Lemaistre.	Voyageurs	Déraillement	Blessures considérables.	
Saint-Jean	T. Manning.....	Employé ..	En montant sur un train.	Fracture à la jambe.	
Halifax	E. M. Power ...	do ...	En attelant.	Doigt écrasé.......	
Entre Oxford et Thompson.	John Fisher	do ...	Le train se dételle et les tronçons se rencontrent	Blessures à la tête et à la main.	
Campbelton	Jos Dionne	do ...	En attelant.	Blessures sérieuses.	
Près de Mill-Stream.	J. G. Thompson	do ...	Un tube de la chaudière fait explosion et le jette au bas de la locomotive	Mort	Mort accidentelle.
Petit Métis	P. Dionne.	do ...	En sautant du tender	Entorse	
Londonderry	C. McKinnon...	do ...	En attelant.	Doigt écrasé.	
Dorchester	D. Johnston....	Ni l'un ni l'autre.	Tombe sous un wagon en essayant de monter à bord d'un train en mouvement.	Jambe coupée....	
Près de Belledune.	Jno. Chalmers.	do ...	Frappé par la locomotive pendant qu'il est à genoux ou couché sur la voie.	Mort	do
Newcastle	T. Robichau ...	Employé..	En attelant.	Blessure légère...	
New-Glasgow ...	J. Kitchen	do ...	En déchargeant du fil métallique.	Blessure au genou	
Moncton	A. H. Lutes	do ...	En attelant..	Doigt écrasé	
Dalhousie-Junct	Bliss Sears	do ...	do	do	
Truro	Kate McDonald	Voyageur.	Saute à bas d'un train en mouvement.	Blessé à la tête et au visage.	
Campbelton	O. Gilker........	Employé.	Tombe en bas du tender.	Blessé à la jambe et au bras.	
Saint-Jean	C. Godsoe	do ...	En fermant la porte d'un wagon.	Blessure au pouce	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
11 juin ...	18.45	Spécial.	Marchandises	W. M. Thompson	Geo. Morrison	89
13 do ...	20.30	44	do	H. Aubin	C. Saindon.....	1
22 do ...	7.15	Spécial.	Ballast	J. A. Hughes	W. E. Hunter	118
27 do ...	12.30	17	Omnibus	C. J. Rhodes	H. Smith	15
27 do ...	18.25	5	Marchandises. ...	G. A. Chesley	C. McCarthy	48
29 do ...	11.30	37	do	J. T. McGinn	W. Russell	107

INTERCOLONIAL

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Charlo	D. Oulton	Employé	En attelant	Blessure à la jambe.	
Saint-Eloi	H. Aubin	do	En sortant du fourgon	Entorse	
Rothesay	Jno. C. Gunn	do	En attelant	Blessure grave	
Richmond	Geo Lomas	do	do	Doigt écrasé	
Pointe-du-Chêne	W. McManus	do	do	Main écrasée	
Newcastle	A. Lockhart	do	En déch. des marchand.	Lésion au dos	

ANNEXE No 5b

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 29 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef de l'Intercolonial sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction. (relevé n° 1.)
4. Dépenses pour voitures et wagons. (" 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art (" 3.)
6. Dépenses des stations (" 4.)
7. Frais généraux (" 5.)
8. Bilan général.

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le compte du capital est comme il était l'année dernière, de $1,284,495.76.

Il y a eu une légère diminution dans les recettes, comme suit:—

1885-86	$66,893 11
1886-87	64,107 10
	$2,786 01

Cette diminution s'accuse à la fois dans les recettes du transport des voyageurs et celles du transport des marchandises.

La dépense brute a été à peu près la même que l'année dernière et s'est élevée à $94,254.04.

Les dépenses pour traverses et pour clôtures ont été très considérables, et ont atteint $28,980.65.

Des réparations considérables ont été faites au quai de port Hastings, lesquelles ont coûté $2,760.

Pour les raisons mentionnées ci dessous les dépenses brutes ont dépassé les recettes brutes de $30,146.94.

Le système Haggas en usage pour servir l'eau aux locomotives, ne répond plus aux besoins du chemin, vu qu'il est trop lent et retarde les trains. Il est important qu'on le remplace sans délai par des réservoirs à haut niveau.

La voie permanente et les travaux d'art, ainsi que le matériel roulant, ont subi les réparations nécessaires et sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887. Av.

1887.		$ cts.	1887.		$ cts.
30 juin......	Coût du chemin et de son équipement	1,284,495 76	30 juin......	Gouvernement du Canada	1,284,495 76
		1,284,495 76			1,284,495 76

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Compte du revenu, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Dt.				Av.	
Exercice terminé le 30 juin 1886.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Exercice terminé le 30 juin 1886.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts		$ cts.	$ cts.		$ cts.
16,795 20	Frais de traction ... Relevé n° 1......	14,933 56	36,952 48	Transport des voyageurs	35,619 72
10,187 05	Dépenses pour wagons ... do 2......	9,336 87	22,237 55	do du fret................................	20,275 83
48,311 86	Entretien de la voie ... do 3.....	51,311 64	7,703 08	Malles et divers..................................	8,181 55
8,538 13	Dépenses des stations ... do 4......	7,484 87			
10,923 82	Dépenses générales ... do 5.....	11,187 10	66,893 11		64,107 10
			27,862 95	Balance	30,146 94
94,756 06		94,254 04	94,756 06		94,254 04

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton N.-B., 30 juin 1887.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1886.	—	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
700 00	Appoint. du mécanicien en chef, commis, frais de bureau et de voyages	....
4,228 28	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3,373 47
4,333 73	Combustible	5,811 13
916 60	Huile, suif, chiffons et menus articles	655 96
6,285 73	Réparations aux locomotives, tenders et outils	3,805 89
46 79	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	517 10
284 07	Divers	770 01
16,795 20		14,933 56

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1886.	—	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
2,180 41	Réparations aux voitures à voyageurs	1,794 78
200 41	do wagons-poste, à messagerie et à bagage	928 52
1,089 13	do wagons à fret et fourgons	1,601 92
5,489 88	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	4,367 80
424 72	Huile et chiffons	366 65
419 62	Menus articles et combustible	196 12
382 88	Divers	81 08
10,187 05		9,336 87

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1886.	—	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
17,373 06	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	21,475 18
1,197 50	Lisses et attaches	1,093 00
19,785 86	Traverses	13,518 68
7,831 08	Bois de construct., bois de service, etc., pour réparer les ponts, clôtures, etc.	9,703 71
2 90	Réparations aux quais	2,745 23
537 42	do bâtiments et plateformes	1,009 56
504 89	do chasse-neige, *flangers* et outillage	702 30
971 15	Enlèvement de la glace et de la neige	1,023 40
108 00	Divers	40 58
48,311 86		51,311 64

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

Moncton, N-.B., 30 juin 1887.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des stations—(N° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1886.	—	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
6,908 43	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	6,266 82
1,049 59	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	1,184 63
580 11	Divers	33 42
8,538 13		7,484 87

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

Nº 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Frais généraux—(Relevé nº 5).

Exercice expiré le 30 juin 1886.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
2,188 87	Appointem. du surintend. des chefs de trains, commis, et frais de bur. et de voy.	1,204 83
1,197 63	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages	519 62
62 25	Annonces	6 01
52 08	Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises	1,386 05
6,763 43	Bac	7,939 05
69 91	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	6 52
589 65	Divers	125 02
10,923 82		11,187 10

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

Nº 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Bilan général, exercice terminé le 30 juin 1887. Av.

		$ cts.		$ cts.
Approvisionnements		6,599 73	Canada	6,270 22
Caisse		1,633 94	Stations	2,247 31
Loyers		24 50	Chemin de fer du Maine-Central	559 48
Amendes et récompenses		9 30	Cie de vapeurs Internationale	847 25
Chemin de fer Canada-Atlantique		5 25	Chemin de fer de Boston et Maine	245 66
Cooke et Cie		19 80	Cie de vapeurs du Bras d'Or	55 50
Chemin de fer du Cap-Breton		92 26		
do Grand-Tronc		9 30		
Cie de télégraphe *Western Union*		265 67		
Comptes des départements—				
Postes	$1,448 40			
Milice	100 07			
		1,548 47		
Comptes particuliers		17 20		
		10,225 42		10,225 42

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1887.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU MÉCANICIEN CHEF,
MONCTON, N.-B., 28 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est.

Il se compose de :

9 locomotives.
6 voitures de première classe.
4 voitures de seconde classe.
4 wagons-poste, à bagage et messageries.
2 fourgons de conducteurs.
25 wagons fermés.
5 wagons pour les bestiaux.
70 wagons-plateformes.
150 wagons-bascules à charbon.

Tout le matériel roulant a été réparé aux ateliers de Richmond et de Moncton. Presque toutes les locomotives et les wagons pour les voyageurs et le bagage, maintenus en bon état; vingt-neuf wagons-bascules et deux wagons-plateformes ont été brisés et reconstruits.

Rien n'a été fait pour rendre le service de l'eau meilleur, bien que le besoin s'en fasse vivement sentir.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 24 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

La longueur de ce chemin de fer est encore de 80 milles.

TRAVERSES.

55,703 traverses ont été renouvelées pendant l'exercice, au prix de $13,518.

Une grande partie de ces traverses étaient en pin et cèdre, achetées dans le Nouveau-Brunswick.

CLÔTURES.

Sur l'espace de quarante-un milles on a remplacé par des clôtures en fil de fer barbelé et fil de fer en treillis; les vieilles planches et perches ont été enlevées ou brûlées. Ces travaux ont coûté $15,461.97, contre $9,000 l'an dernier.

PLAQUES TOURNANTES.

Un nouveau dessus a été posé à la plaque tournante de Mulgrave, et la plaque examinée et réparée.

QUAIS ET CHEVALETS.

A Mulgrave, 60 pieds de quais ont été replanchéiés avec de la planche de pin de 4 pouces ; cinquante nouveaux pilots et tirants ont été posés.

A Port-Hastings, sur le côté du Cap-Breton du détroit, un nouveau bloc de 55 par 25 pieds et 25 pieds de hauteur, a été construit à l'extrémité du vieux quai.

Il a été revêtu de bois dur, pour résister à la pression de la glace.

Le vieux quai a été réparé et mis en bon état.

Le nouveau bloc coûte $2,400, et les réparations du vieux quai $360.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une grande partie du toit de la remise des locomotives à Port-Mulgrave a été renouvelée.

L'intérieur de la gare a été réarrangé ; une nouvelle cloison a été faite et les murs peinturés.

La station à signaux à Gerrior a été peinturée, et on a posé des sièges.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations du Havre aux Bouches, d'Avondale, Tracadie, Hearthenton, Antigonish, rivière James et rivière Barney.

Des puits ont été creusés pour les chefs de stations à Piedmont et Merigonish.

Une plateforme pour les voyageurs a été construite au Cap du Porc-Epic.

PONTS ET PONCEAUX.

Un pont en chevalets, de 12 pieds d'ouverture, près de New-Glasgow, a été remplacé par un solide remblais formé de matériaux pris de la falaise qui se trouve près de la traverse du chemin du moulin Murphy.

A Pine Tree, deux nouveaux chevalets ont été posés.

Le pont de 160 pieds, système Howe, à la rivière Sutherland, a reçu deux couches de peinture.

Trente-deux poutres du tablier, et 27 entretoises et contrefiches ont été renouvelées dans le pont système Howe, à la Rivière-aux-Français.

Le pont système Howe à Dewar, a reçu des couches de peinture. Vingt-sept poutres du tablier et 6 contrefiches latérales ont été renouvelées.

Le pont en chevalets au Moulin Dewar a été parfaitement examiné. Sept nouveaux chevalets ont été posés, 15 longrines et 6 consoles.

A la rivière Barney (pont du système Howe) 22 longrines, 35 contrefiches et 60 entretoises transversales ont été renouvelées.

A la rivière James, la culée d'amont, qui avait été partiellement affouillée l'an dernier, a été reconstruite et les deux culées jointoyées avec du ciment. Douze longrines et 8 contrefiches de ce pont ont été renouvelées.

Vingt-quatre longrines et 47 contrefiches ont été renouvelées dans le petit pont du système Howe au moulin Murphy, et 5 contrefiches dans la grande arche au même endroit

Vingt-trois chevalets ont été renouvelés dans le pont de la rivière de l'Ouest, près d'Antigonish.

De fortes réparations ont été faites aux ponts en chevalets sur pilotis à Gillis's Cove, à McKinnon, et à Pomquet.

Le pont du système Howe à Pomquet a été examiné et réparé.

Six longrines, 3 contrefiches, un limon de 30 pieds et 14 paires de rondelles de fer ont été posés.

Au dixième poteau miliaire, une paire de longerons en bois d'un ponceau de 12 pieds a été remplacée par une paire de longerons en fer.

Un ponceau couvert en cèdre de 2 x 3 pieds a été placé dans le cours d'eau à McLean, près du trentième poteau miliaire.

Vingt-huit paires de longerons ont été renouvelées dans les ponceaux en poutres et les fosses à bestiaux dans le cours de l'année.

Environ 20 pieds ont été coupés de la face de la falaise près de la traverse du chemin de Murphy pour permettre aux personnes suivant ce chemin de mieux voir les trains qui approchent.

Soixante nouvelles barrières pour les fermes ont été posées et environ 30 traverses de fermes renouvelées.

Les dépenses totales pour l'entretien de ces 80 milles de chemin pendant l'année ont été de $51,311.64. Sur cette somme, $28.980.65 ont payé le renouvellement des traverses et des clôtures.

Après l'exercice courant, les dépenses sous ces deux chefs seront considérablement réduites.

La voie a été bien entretenue et est en bon état de service.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. Pottinger,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Tableau des accidents arrivés au Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Nil.

ANNEXE No 5c.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 28 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887:—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elles les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation en faveur du gouvernement, comparées à celles de l'an dernier:

1886-87	$25,327 58
1885-86	23,658 11
	$ 1,669 47

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de	$26,042 33
Les recettes brutes se sont élevées à	25,327 58
	$ 715 75

L'augmentation des dépenses d'entretien de la voie a été causée par la substitution des rails d'acier aux rails de fer sur une partie de la voie pour l'améliorer, et par la construction d'une nouvelle et commode gare, et des hangars au fret à Beaver Bank et une remise à foin à la station de Newport.

La voie et tous les ouvrages dépendant du chemin ont subi les réparations ordinaires et nécessaires, et ont été entretenus en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
19,229 49	Entretien de la voie et des travaux d'art (Relevé n° 1.)	26,042 33	8,105 09	Transport des voyageurs	7,966 42
			14,401 18	Transport du fret	16,209 32
			1,151 84	Malle	1,151 84
					25,327 58
4,428 62	Balance			Balance	714 75
23,658 11		26,042 33	23,658 11		26,042 33

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Nº 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts
5,479 23	Réparations à la voie	7,758 53
1,721 78	Rails et attaches	4,943 96
5,752 92	Traverses	2,874 50
269 07	Ponts	899 79
38 01	Signaux	65 33
38 25	Ponceaux et garde-bestiaux	18 80
696 03	Bâtiments et plateformes	2,931 55
20 70	Cadenas d'aiguilles	24 15
3,439 45	Clôturage	4,545 34
26 30	Wagons à bras	18 28
202 14	Outillage et réparations	173 06
408 20	Chasse-neige et *flangers*	578 43
1,127 91	Bureau du comptable et dépenses	1,122 61
9 50	Divers	88 00
19,229 49		26,042 33

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1886 —Juillet	919 72	1,016 31	96 91	2,032 94
Août	1,052 06	1,016 95	96 91	2,165 92
Septembre	809 97	1,841 05	96 90	2,747 92
Octobre	677 38	1,842 09	96 91	2,616 38
Novembre	574 14	2,108 93	96 90	2,779 97
Décembre	631 74	1,377 84	96 91	2,106 49
1887—Janvier	421 52	939 21	94 45	1,455 18
Février	355 03	924 36	94 45	1,373 84
Mars	431 08	1,424 52	94 46	1,950 06
Avril	539 87	1,420 61	95 68	2,056 16
Mai	608 18	1,197 61	95 68	1,901 47
Juin	945 73	1,099 84	95 68	2,141 25
	7,966 42	16,209 32	1,151 84	25,327 58

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.
Examiné,

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1887.		$ cts.	1887.		$ cts.
30 juin..	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	2,595 94	30 juin..	Chemin de fer Intercolonial	2,382 00
	Compte des approvisionnements...	6,278 18		Compte fédéral	6,492 12
		8,874 12			8,874 12

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,
THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 24 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La longueur de l'embranchement est de 32 milles.

VOIE.

On a remplacé les vieux rails en fer, sur un parcours de trois milles, par des rails en acier de 56 livres pesant à la verge.

VOIE D'ÉVITEMENT.

Une voie d'évitement a été construite à Mount-Uniacke et une autre à la balastrière près de Windsor.

TRAVERSES.

Onze mille deux cent trente-sept traverses ordinaires, et treize assortiments de traverses de garage ont été renouvelés durant l'exercice.

SIGNAUX.

Tous les siguaux ont été réparés et peinturés.

CLÔTURES.

Sur l'espace de huit milles on a remplacé les anciennes clôtures en bois par d'autres en fil de fer barbelé et fil de fer en treillis. On a réparé les anciennes clôtures de perches.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une nouvelle gare a été construite à Beaver-Bank.

Un hangar pour le foin a été construit à Newport.

Une nouvelle plateforme de chargement a été construite à Grove's-Road.

La plateforme pour le fret et les voyageurs à Ellershouse a été renouvelée.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations de la jonction de Windsor, de Newport et de Windsor.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

La maçonnerie des ponts de Sainte-Croix, de Big-Bog et de Jordan, a été examinée et peinturée.

Les bascules des gares de Mount-Uniake et d'Ellershouse ont été parfaitement examinées et réparées, de nouvelles pièces de bois ayant été fournies pour chacune.

Le parc aux bestiaux à Windsor et le planchéiage de la voie dans les rues ont été renouvelés.

La voie est en bon état de service.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

ANNEXE No 5*d*.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 1er septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Vous trouverez également les états suivants, préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1.	Compte du capital.	
2.	Compte du revenu.	
3.	Frais de traction.	(Extrait nº 1.)
4.	Dépense des wagons.	(" 2.)
5.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" 3.)
6.	Dépenses des gares.	(" 4.)
7.	Frais généraux.	(" 5.)
8.	Compte général des approvisionnements.	
9.	Bilan général.	
10.	État comparatif des moyennes.	

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte de capital s'élevaient, le 30 juin 1886, à	$3,735,980 89
Auxquels il faut ajouter la dépense encourue pour le nouvel hangar au charbon et l'agrandissement de la cour à Charlottetown	5,800 00
Total des déboursés jusqu'au 30 juin 1887	$3,741,780 89

Le nouveau hangar au charbon a 60 pieds de long par 30 pieds de large, avec 24 pieds de poteaux. Il est situé au nord de l'ancien hangar au charbon dans la cour de Charlottetown. C'est un hangar qui rendra de grands services. On a construit une voie jusque dans l'intérieur afin d'y décharger les wagons.

Des milliers de charges de fascines et 4,000 verges cubes de terre ont servi à remplir l'espace à l'intérieur de l'épaulement. Plusieurs voies de garage ont été posés sur le terrain ainsi formé, et rendent de grands services, parce que de nouvelles voies étaient devenues bien nécessaires.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de	$155,303 37
Celles de l'exercice précédent	155,584 36
Diminution	$ 280 99

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1885–86	$740 87
1886–87	739 53
Diminution par mille	$ 1 34

La longueur du chemin en exploitation dans chacun de ces deux exercices a été la même, savoir, 210 milles.

ETAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1885-86	120,374	$62,079 81
1886-87	130,067	66,334 95
	9,693	$ 4,255 14

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1885-86	57,913	$76,281 20
1886-87	53,587	71,152 52
	4,326	$ 5,128 68

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant les deux derniers exercices :—

1885-86	310,434
1886-87	316,763
Augmentation	6,329
Par les convois :—	
1885-86	249,848
1886-87	248,864
Diminution	984
Par les wagons :—	
1885-86	1,235,647
1886-87	1,249,892
Augmentation	14,245

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du présent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :—

1885-86	$216,744 34
1886-87	204,237 45
Diminution	$ 12,506 89

Dans ces sommes dépensées pour travaux nouveaux est comprise la somme de $806.37 pour une maison au chef de gare à la rivière Hunter.

VOIE.

Treize cent soixante-douze rails de fer ont été renouvelés.

Il a été employé six milles cent soixante-quatorze éclisses en acier pour remplacer les éclisses en fer qui étaient brisées.

On a posé huit cent cinquante-quatre éclisses en fer et six coussinets en acier.

On a fait les fossés nécessaires de surface et des travaux considérables d'essartement.

VOIES DE GARAGE.

De nouvelles voies de garage ont été établies aux endroits ci-dessous mentionnés :—

Aux moulins d'Arthur,	à l'ouest du	Portage,	longueur...	276	pieds.
do Larkin,	do	Conway	do ...	410	do
do McNeil	do	Ellerslie	do ...	335	do
A la traverse Hughes, sur l'embranchement du Cap Traverse, longueur			...	221	do
A Coleman, la voie d'évitement de McKinnon a été prolongée de			...	100	do
A Colville, la voie d'évitement a été prolongée de			...	50	do

Dans la cour de Charlottetown les voies de garage ont été augmentées de 1,000 pieds.

A Midgell une voie d'évitement en éperon, de 200 pieds de long, a été posée, portant à 2,412 pieds la longueur des voies d'évitement.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année 34,824 traverses ont été posées sur la voie. Vingt-trois paires de traverses d'aiguilles et trente-six loquets d'arrêt, avec cadres d'aiguilles, ont été renouvelés.

BALLASTAGE.

Mille cinq cent vingt-six verges cubes de pierraille et 2,868 verges cubes de ballast de gravier ont été distribuées où c'était le plus nécessaire pour maintenir le chemin dans son haut état d'efficacité actuel.

PONTS, FOSSES À BESTIAUX, ETC.

Le pont de Big Brook a été réparé, et les culées jointoyées avec du ciment. A l'ouest de Portage, un petit pont de 12 pieds d'ouverture a reçu de nouvelles longrines et de nouvelles pièces de bois pour le tablier.

Les culées du pont de Pawe ont été reconstruites en pierre, et l'ancienne structure a été remplacée par un pont en fer.

Les culées du pont de la rivière Hantley, de Wellington et de Saint-Nicolas ont été jointoyées avec du ciment.

Le pont de Blueshawk a reçu une nouvelle tête de culée en pruche.

On a posé de nouvelles longrines au pont de Mount-Stewart. La maçonnerie a été jointoyée avec du ciment, et 75 tonnes de pierre dure ont été employées aux extrémités du pont.

Au pont Morell, 25 tonnes de bois de pruche ont été employées pour consolider le côté est.

Aux ponts de Marie, de Pine Brook et de St. Peter, la maçonnerie a été jointoyée avec du ciment.

Le pont de Baldwin's Brook a reçu de nouvelles longrines et de longues traverses.

Le pont de Scrimgeour a reçu un nouveau dessus.

Quatre ponceaux en bois ont été construits.

Quatre fosses à bestiaux ont été construites et 11 réparées. Douze drains en moellons ont été remplacés par des ponceaux en pruche.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Tignish la couverture en bardeaux de la remise à locomotive a été renouvelée.

A De Blois et Harper, la plateforme de la station a été reconstruite.

A Alberton, la gare a été couverte en bardeau.

A O'Leary des réparations ont été faites à la station et un nouveau plancher posé dans la maison.

A Port-Hill le plancher du bureau a été renouvelé.

A Bloomfield on a posé de nouveaux cabinets d'aisance.

A Summerside le hangar à marchandises sur le quai a été parfaitement réparé. Le bâtiment a été élevé de deux pieds et le côté faisant face à l'eau a été lambrissé. Le bâtiment a été peinturé, des portes posées et le tout mis en bon état. Une nouvelle plateforme de 125 par 14 pieds a été posée sur le côté est de ce bâtiment. Quatre tonnes de bois de planche ont été posées à l'extrémité du quai pour briser la force des vagues contre le hangar aux marchandises. On a fait des changements au bureau pour la vente des billets, qui est maintenant plus commode. La plateforme de la station a été réparée. De nouveaux seuils ont été posés sous la chambre aux bagages. Une partie du toit de la remise aux locomotives a été renouvelée.

A Kensington une nouvelle bascule a été posée ainsi que de nouveaux cabinets d'aisance.

A Blueshawk la plateforme a été reconstruite.

A Freetown de nouveaux cabinets d'aisance ont été posés.

A la ligne de comté un nouveau parc à bestiaux a été construit.

Au Cap Traverse un caisson de pruche a été construit sur le coin de la remise aux locomotives pour empêcher la mer d'affouiller les fondations.

A Hunter River, une habitation a été construite pour le chef de station. Le hangar au charbon a été recouvert en bardeaux, et d'autres réparations nécessaires ont été faites.

A Charlottetown on a renouvelé la couverture en bardeaux des bâtiments qui en avaient besoin. Le toit en goudron et gravier de la station a été renouvelé avec une couverture genre "Sparham." Le bâtiment est parfaitement réparé, et a reçu deux couches de peinture à l'extérieur, et l'intérieur a été peinturé et blanchi. Un nouveau plafond a été posé dans la salle d'attente des dames, et les murs des deux salles d'attente ont été peinturés. Les murs et plafonds de tous les bureaux dépendant de la station ont été blanchis et repeinturés.

Une grande fenêtre en pente a été posée dans le toit de la remise aux locomotives. Le toit en gravois de cette remise a été examiné et réparé, et six cheminées en fer ont été renouvelées. Cinq mille cinq cent quatre-vingt-dix-huit pieds de planches ont servi à réparer le plancher de la remise aux locomotives, et 4,800 pieds dans la boutique des charpentiers, et de nouvelles portes ont été posées pour la supporter. Une nouvelle fosse pour vider les locomotives a été construite et une autre a été recouverte en brique et en ciment de Portland. Un égout en planche, de 250 pieds de long, et de 2 pieds 6 pouces par 2 pieds, a été fait pour emporter l'eau venant de la plaque tournante et des fosses aux locomotives jusqu'à la rive, et les murs ont été lambrissés jusqu'à 4 pieds et peinturés.

Le plancher de la chambre aux machines a été partiellement renouvelé avec de la planche de trois pouces. Sept fenêtres du côté sud de la remise aux locomotives ont été couvertes avec un treillis en fil de fer. Le hangar au charbon a reçu 8 nouveaux tirants et dix entretoises transversales, et le bâtiment a été consolidé de toute manière.

La remise aux locomotives de Mount Stewart a été réparée. La couverture en bardeau du hangar au charbon a été renouvelée, et le bâtiment réparé.

Le parc aux bestiaux a aussi été réparé. Une nouvelle porte et de nouveaux rouleaux ont été placés dans le hangar aux marchandises.

Les stations de Morell et St. Peter ont été couvertes de nouveau en bardeaux. Le bureau de Morell a reçu un nouveau plancher.

La station de St. Peter a été blanchie et peinturée, et le plancher de la salle d'attente a été réparé.

A Souris le toit de la remise aux locomotives a été en partie recouvert en bardeaux, et d'autres réparations ont été faites aux bâtiments.

Une nouvelle plateforme en planche de trois pouces a été posée à cette station. De nouvelles roulettes et tiges ont été posées à toutes les portes du hangar aux marchandises sur le quai. Un puits a été creusé à cette station. A la voie d'évitement 48, une plateforme a été construite.

A Baldwin on a construit une nouvelle station à signaux.

A Georgetown on a renouvelé environ la moitié du hangar au charbon. On a aussi réparé la remise aux locomotives qui avait été endommagée par le feu dans la nuit du 26 janvier dernier.

Une nouvelle fosse a été creusée dans la remise aux locomotives.

Les stations de Royalty Junction, de Mount Stewart, de Cardigan, Georgetown, Morell et Bear River ont été blanchies à l'intérieur.

QUAIS.

Les réparations nécessaires ont été faites au quai de Summerside. Dix wagons de pierre ont été employés à réparer un affouillement qui s'était fait en novembre.

A Charlottetown, 30 tonnes de pruche, 30 tonnesde pierraille et deux wagons de fascines ont été employés à réparer le côté ouest du quai. 2,000 pieds de planche de 3 pouces ont servi à réparer le chemin conduisant au quai.

A la baie Saint-Pierre, 400 verges de roche, 17 wagons de fascines et 40 wagons de terre ont servi à réparer l'épaulement.

Le quai de Souris a été réparé. Douze défenses ont été renouvelées, et 3,000 pieds de planches de 3 pouces ont servi à réparer le plancher supérieur et l'approche. Quatre wagons de fascines et 100 tonnes de roche ont été employés à réparer l'affouillement de l'approche du quai.

A Georgetown, 75 tonnes de roche et 3 wagons de fascines ont été employés à réparer l'affouillement produit par les hautes mers.

CLÔTURES.

Il a été fait environ $38\frac{1}{10}$ milles de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé.

On a reconstruit mille neuf cent cinquante pieds de clôtures en planches, 148 pieds de clôtures en perches, 500 pieds de clôtures en palis, et 2,300 pieds de clôtures-paraneige. On a réparé $1\frac{1}{2}$ mille de clôtures en planches, et $2\frac{1}{2}$ milles de clôtures-paraneige (brûlées ou abattues par le vent). On a renouvelé cent vingt-deux barrières et 216 poteaux de barrières.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Tous les sémaphores, cadres d'aiguilles, indicateurs, signaux télégraphiques, et lampes à l'extérieur ont reçu l'attention nécessaire, et sont en bon état.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à $59,403.38.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1887, était comme suit :

Approvisionnements généraux	$ 66,410 33
Charbon	5,070 89
Rails et attaches	34,741 79
Vieux matériaux pouvant servir	7,932 00
Total	$114,155 01

Ces achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie dans les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice

C'est avec grand plaisir que je constate que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Faisant les fonctions de surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.

Nº 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dr. COMPTE DU CAPITAL. Av.

		$ cts.			$ cts.
1866.			1886.		
30 juin.....	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,735,980 89	30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral	3,735,980 89
1887.			1887.		
30 juin.....	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1887............... Pour le nouvel abri à charbon et prolongement de la cour à Charlottetown.	5,800 00	30 juin	Reçu du gouvernement fédéral	5,800 00
		3,741,780 89			3,741,780 89

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1887

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
51,326 31	Frais de traction d'après relevé n° 1	56,534 30	62,079 81	Transport des voyageurs	66,334 95
54,991 07	Dépenses des wagons do 2	33,924 96	76,281 20	do du fret	71,152 52
73,006 22	Entretien de la voie et des trav d'art do 3	76,309 25	17,223 35	Malles et divers	17,815 90
25,229 70	Dépenses des stations do 4	25,321 38			
12,188 04	Frais généraux do 5	12,147 56	155,584 36	Total des recettes	155,303 37
			61,159 98	Balance	48,934 08
216,744 34	Totaux	204,237 45	216,744 34	Totaux	204,237 45

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

Nº 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

TRACTION (Relevé nº 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
1,248 83	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages...	1,240 41
14,165 59	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	15,335 85
11,799 68	Combustible	11,625 67
2,857 12	Huile, suif, chiffons et menus articles........	2,276 46
19,353 84	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	24,286 24
300 96	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	547 85
1,600 29	Divers........	1,221 82
51,326 31		56,534 30

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

Nº 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS (Relevé nº 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
9,855 46	Réparations aux voitures à voyageurs........	9,262 08
1,109 06	do wagons-poste et à bagage	1,219 24
27,914 09	do wagons à fret et fourgons	7,036 53
12,365 23	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins........	12,777 75
578 41	Huile et chiffons pour étoupage	540 19
2,466 14	Menus articles et combustible	2,353 95
675 68	Divers	735 22
54,994 07		33,924 96

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1887.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
404 96	Appointements des mécaniciens, commis, frais de bureau et de voyages.	419 96
40,074 37	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores	41,479 07
10,348 28	Rails, chaînes et carvelles	3,448 65
8,789 78	Traverses	6,773 18
4,823 03	Bois de const. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux et clôtures.	8,572 59
1,153 17	Réparations aux quais	1,897 96
4,812 36	do bâtiments et plateformes	6,525 39
1,714 55	do chasse-neige, *flangers* et outils	2,689 00
885 72	Enlèvement de la glace et de la neige.	4,503 45
73,006 22	Totaux	76,309 25

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1887.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
18,982 39	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers	19,099 88
6,247 31	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	6,221 50
....	Divers	....
25,229 70	Totaux	25,321 38

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1887.

N°. 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
$ cts.		$ cts.
5,466 83	Appointements du surintendant, du chef de train, et des commis, frais de bureau et de voyage	5,273 94
5,236 78	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage	5,228 69
519 08	Annonces	514 17
164 07	Dommages aux hommes, animaux et effets	362 54
491 80	Télégraphe, (non compris les appointements des télégraphistes)	540 09
309 48	Divers	228 13
12,188 04	Totaux	12,147 56

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.-P.-E., 30 juin 1887.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pendant l'année terminé le 30 juin 1887.

	Dr.	$ cts.	$ cts.
1886.			
30 juin....	Balance reportée	....	103,333 77
1887.			
30 juin....	Achats durant l'année.	59,403 38	
	Frais d'autres ministères.	9,665 74	
	Bordereaux	2,578 17	
			71,647 29
1887.	Av.		174,981 06
30 juin	Distribution durant l'année	....	60,826 05
	Balance. { Matériel ordinaire $66,410 33; Combustible 5,070 89; Rails et attaches disponibles 34,741 79; Vieux matériel pouvant servir 7,932 00 }	....	114,155 01

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

Nº 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

	$ cts.		$ cts.
Matériel général	114,155 01	Compte fédéral	118,416 73
Caisse	2,592 20	Assurance contre les accidents	4,247 04
Stations	1,019 00		
Ministère de la milice	192 13		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Grey	25 00		
Ministère des postes	4,604 00		
Total	122,663 77	Total	122,663 77

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Détails.	1887.	1886.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	316,763	310,434
do trains	258,457	249,848
do wagons	1,249,892	1,235,647
Recettes des locomotives, par mille ... Cents	49·02	50·11
do la voie do ... $	739·53	740·87
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	42 71	39·90
do du fret do	45·82	49·03
do d'autres ressources do	11·47	11·07
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4·84	4·56
Combustible	3·67	3·80
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·72	·92
Réparations aux locomotives	7·67	6·24
Eau et réparations aux réservoirs	·17	·10
Divers	·38	·51
	17·45	16·13
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	·39	·40
Total ... Cents	17 84	16 53
Traction, par locomotive et par mille	17·84	16·53
Dépenses des wagons do	10·71	17·71
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	24·09	23·52
Dépenses des stations do do	7 99	8 13
Frais généraux do do	3·84	3·92
Total, locomotive, par mille ... Cents	64·47	69·81
Traction, par train et par mille	21·87	20·54
Dépenses des wagons do	13·13	22·01
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	29·52	29·22
Dépenses des stations do	9·80	10·10
Frais généraux	4·70	4·88
Total, trains, par mille	79·02	86·75
Frais d'exploitation, par mille de la voie ... $	972·56	1,032·11

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, 26 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887 :

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1885-86 et 1886-87.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons et de chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.
17 voitures à voyageurs, 1ère classe.
15 " " 2ème " et à bagage.
3 wagons-poste et fumoirs.
175 wagons-fermés.
125 wagons-plateformes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeur.
8 chasse-neige.
7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Coût de				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1886—Juillet	33,337	1,382 55	1,136 13	203 82	2,037 45	30 81
Août	29,998	1,259 04	832 25	206 83	1,832 27	75 92
Septembre	29,768	1,249 05	903 80	202 58	1,937 35	6 05
Octobre	30,050	1,224 74	932 62	207 20	2,092 54	4 34
Novembre	29 103	1,272 49	997 66	212 71	1,974 11	40 51
Décembre	18,975	1,049 28	768 66	147 73	2,384 88	64 29
1887—Janvier	23,323	1,389 07	946 71	201 71	2,215 76	64 04
Février	21,320	1,269 92	961 70	180 98	1,870 16	68 77
Mars	27,114	1,462 52	1,313 47	194 13	2,600 30	90 17
Avril	22,143	1,312 43	936 74	156 65	2,020 62	45 33
Mai	21,648	1,135 54	963 89	175 01	1,906 73	36 04
Juin	29,984	1,329 22	932 04	187 11	1,414 07	21 58
Totaux	316,763	15,335 85	11,625 67	2,276 46	24,286 24	547 85

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Coût moyen par mille parcouru.						
		Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
210 46	5,001 22	4·15	3·41	0·61	6·11	0·09	0·63	15·00
224 35	4,430 66	4·19	2·78	0·69	6·11	0·25	0·75	14·77
122 20	4,421 03	4·20	3·03	0·68	6·51	0·02	0·41	14·85
190 24	4,651 68	4·07	3·10	0·69	6·96	0·02	0·63	15·47
271 39	4,768 87	4·37	3·43	0·73	6·78	0·14	0·93	16·38
190 57	4,605 41	5·53	4·05	0·78	12·57	0·34	1·00	24·27
204 07	5,021 36	5·96	4·06	0·86	9·50	0·27	0·87	21·52
196 10	4,547 63	5·96	4·51	0·85	8·77	0·32	0·92	21·33
163 97	5,824 56	5·39	4·84	0·72	9·59	0·33	0·60	21·47
277 92	4,749 69	5·93	4·23	0·70	9·13	0·21	1·25	21·45
205 81	4,423 02	5·24	4·45	0·80	8·81	0·17	0·96	20·43
205 15	4,089 17	4·43	3·11	0·63	4·72	0·07	0·67	13·63
2,462 23	56,534 30	4·84	3·67	0·72	7·67	0·17	0·78	17·85

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	A vide.	Pour les garages.	Total.
1886—Juillet	3,768	12,181	15,735	789	....	28,705	85	5,366	34,156
Août	3,855	11,442	13,433	3,165	5	28,045	251	5,160	33,456
Septembre	3,531	11,127	13,335	895	22	25,379	148	5,136	30,663
Octobre	3,485	10,626	14,039	484	28	25,177	28	5,329	30,534
Novembre	3,567	9,948	13,554	478	48	24,028	167	5,386	29,581
Décembre	2,598	1,103	13,402	56	....	14,561	108	4,362	19,031
1887—Janvier	3,287	2,380	14,806	141	1,875	19,202	52	4,210	23,464
Février	3,003	2,379	12,515	....	2,636	17,530	90	3,700	21,320
Mars	3,932	2,619	15,571	....	3,910	22,100	395	4,619	27,114
Avril	3,125	2,886	13,723	46	1,040	17,695	238	4,256	22,189
Mai	3,159	2,994	14,065	1,007	68	18,134	164	4,551	22,849
Juin	4,006	11,266	13,735	2,404	....	27,405	118	5,275	32,798
Totaux	41,316	80,951	167,913	9,465	9,632	267,961	1,844	57,350	327,155

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
138,907	....	4·84	9·07	4·06	10,498	1,134	1,114	483	30·73	3·32	3·26	1·41
146,794	....	5·23	8·68	4·38	10,578	1,138	1,040	505	31·61	3·40	3·10	1·50
121,602	....	4·80	8·68	3·96	10,473	1,163	947	499	34·15	3·79	3·08	1·62
131,742	....	5·23	8·76	4 31	10,491	1,121	917	458	34·35	3·67	3·00	1·50
118,563	252	4·94	8·29	4·00	10,817	1,129	960	486	36·56	3·81	3·24	1·64
83,472	32	5 73	7·32	4·39	8,065	760	669	325	42·37	3·98	3·51	1·70
72,699	9,205	4 19	7·14	3·09	9,502	996	761	404	40·49	4·24	3·24	1·72
65,766	8,088	4·41	7·09	3·08	9,808	1,021	828	304	46·00	4·78	3·88	1·42
85,041	8,262	4·67	6·89	3·13	12,087	1,054	800	423	44·57	3·88	2·95	1·56
81,450	1,392	4·89	7·10	3·67	9,064	786	665	366	40·84	3·54	2·99	1·65
118,747	54	6·57	7·23	5·19	10,351	977	844	407	45·30	4·27	3·69	1·78
142,195	....	5·19	8·18	4·33	12,249	1,224	1,014	500	37·34	3·73	3·09	1·52
1,306,978	27,285	5·06	7·91	3·99	123,983	12,503	10,559	5,160	37·88	3·82	3·22	1·57

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De sec'nde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1886—Juillet	34,115	30,664	9,930	46,059	18,139	138,907
Août	29,432	30,731	8,289	52,443	25,899	146,794
Septembre	26,131	27,971	7,295	46,071	14,134	121,602
Octobre	27,479	27,990	14,466	49,676	12,131	131,742
Novembre	23,160	27,275	5,847	56,090	6,191	118,563
Décembre	15,004	17,270	6,487	37,351	7,360	83,472
1387—Janvier	16,209	17,350	9,152	22,615	7,373	72,699
Février	14,428	14,854	9,495	15,884	11,105	65,766
Mars	16,632	15,547	10,259	22,282	20,321	85,041
Avril	15,571	16,068	11,842	24,776	13,193	81,450
Mai	16,966	16,391	13,100	49,033	23,257	118,747
Juin	26,788	27,729	10,900	41,627	35,151	142,195
Totaux	261,915	269,840	117,062	463,907	194,254	1,306,978
MOINS—Ballastage	....	4,343	2,635	201	49,907	57,086
Balance	261,915	265,497	114,427	463,706	144,347	1,249,892

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1886 et 1887.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
		1re classe.	2e classe et bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestia'x	Plateformes.	Fourgons.	W. du pay.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1886, propres au service....	21	17	15	3	175	123	3	1	337	8	7	15
do do condamnés..............	.....	.....	....	....	......	2	...	...	2	...	...	.....
Total du matériel, 30 juin 1886	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1886	.....	.....	....	....	......	2	...	...	2	...	...	.....
do durant l'année......................	.....	.....	....	....	......	5	...	...	5	...	...	.....
	.....	.....	....	....	......	7	...	...	7	...	...	.....
Moins—reconstruits............................	.....	.....	....	....	......	2	...	...	2	...	...	.....
	.....	.....	....	....	......	5	...	...	5	...	...	.....
Ajoutez—propres au service et en réparations.....	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
Total du matériel, le 30 juin 1887.......	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

—	1887.	1886.
Milles parcourus par les convois	258,457	249,848
do locomotives	316,763	310,434
do wagons	1,249,892	1,235,647
do chasse-neige	27,285	12,754
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	56,534 30	51,326 31
Coût des réparations aux wagons	17,517 85	38,908 61
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	540 19	578 41
do des réparations aux voitures à voyageurs	9,262 08	9,855 46
do do wagons-poste et wagons-fumoirs	1,219 24	1,109 06
do do wagons à fret et fourgons	7,036 53	27,944 09
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois	21 87	20 54
do do do locomotives	17 84	16 53
do do do wagons	4 52	4 15
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	6 77	15 57
do do do locomotives	5 53	12 53
do do do wagons	1 40	3 14
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois	20	23
do do do do locomotives	17	18
do do do do wagons	04	04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 58	3 94
po wagons-poste et wagons-fumoirs	47	44
do wagons à fret et fourgons	2 72	11 18

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1887.

Date.	Heure de la nuit ou du jour.	Nº du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1886.												
4 sept...	8.15 a.m	8	Express ...	Jno. McDonald	A. J. McLaine	13	Mount Stewart ..	Albert Prowse...	Employé...	Tombe de la locomotive pendant qu'on arrête le train, après avoir quitté la stat. de Mount Stewart.	Blessé à la figure au contact d'un des rails de la voie d'évitement.	
15 nov...	....	...	....	....	....	...	Summerside	Murdock McLeod	do ...	En nettoyant le wagon-poste employé dans les trains nos 1 et 2, tombe d'une échelle jusqu'au fond du puits de la plaque tournante.	Entorse à la cheville.	
1887. 15..	5.50 p.m.	5	Omnibus .	G. W. Hibbett	Charles Moore	4	Georgetown	Thomas Cherry..	Ni l'un ni l'autre.	Pendant que le train recule sur le quai à Georgetown, Cherry essaie de sauter à bord, et tombe entre le rail et un banc de neige au bord de la voie.	Jambe gauche écrasée et déchirée depuis le milieu de la cuisse jusqu'à la cheville par l'aileron du flanger; coupures à la main gauche; lésions internes; mort au bout de six heures.	Pas d'enquête.

ANNEXE No 5e.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

OTTAWA, 16 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux de construction du chemin de fer du Cap-Breton exécutés jusqu'à cette date.

Le tracé de la Pointe Tupper sur le détroit de Canso par la voie des Grand-Narrows jusqu'à Sydney et North-Sydney ayant été adopté par arrêté du conseil le 29 octobre 1886, il a été immédiatement pris des mesures pour l'exécution des travaux.

On a immédiatement préparé les plans d'une partie du quai de la Pointe Tupper de 40 pieds sur 80, et le 30 octobre 1886 on demandait par la voie des journaux des soumissions qui devaient être présentées le ou avant le 3 novembre de la même année. Six soumissions ont été offertes, et celle de M. O'Donohue étant la plus basse ($6,000) a été acceptée; le dépôt nécessaire ayant été fait, le contrat d'entreprise a été passé le 11 novembre 1886. L'entrepreneur se mit immédiatement en devoir de se procurer le bois et les pilots nécessaires, mais sans pouvoir y réussir avant le printemps suivant. La construction proprement dite a commencé le 23 juin 1887, et a progressé lentement mais sans contretemps. Les circonstances n'ayant pas permis l'achèvement de l'entreprise à l'époque spécifiée, M. O'Donohue a demandé, et il lui a été accordé du délai, et le 22 octobre 1887, l'ingénieur local ayant rapporté les travaux achevés et bien faits, le certificat final a été livré.

Aussitôt que le tracé par la voie de Grand-Narrows a été adopté, les arpentages ont commencé, et de bonne heure en décembre 1886, les plans, profils, devis et autres données, pour la section de l'est entre Grand-Narrows et Sydney, distance d'environ quarante-cinq milles, étaient en état d'être examinés par les entrepreneurs. Le 15 décembre 1886, des soumissions ont été demandées par la voie des journaux, pour le 12 janvier 1887. Vingt et une soumissions ont été reçues. Celle de MM. Sims et Slater étant la plus basse, a été acceptée. Après avoir fait le dépôt nécessaire et signé le contrat d'entreprise le 28 janvier 1887, ils ont commencé les travaux le 12 février suivant. Il n'a pas été mis dans l'exécution des travaux cette vigueur que j'aurais aimé à voir, et l'administration non plus que l'organisation n'ont pas été ce qu'elles auraient dû être, surtout en ce qui concerne la maçonnerie; on ne s'est pas non plus occupé assez des clôtures. Il en est résulté que les travaux n'ont pas avancé assez pour pouvoir être terminés à l'époque fixée par le contrat. Les rapports portent à $204,458 la valeur de l'ouvrage fait jusqu'à ce jour.

La contrée que traverse la section de l'ouest entre la Pointe Tupper et Grand-Narrows, est plus variée et plus ouverte que celle que parcourera la section de l'est, ce qui a nécessité une beaucoup plus grande source de travaux préliminaires avant la détermination finale du tracé, mais vers la fin de mai 1887, les renseignements à fournir aux entrepreneurs pour la section de l'ouest, longue de quarante-six milles, étaient prêts, et le 31 du même mois, on demandait des soumissions pour le 6 juillet suivant. Onze soumissions ont été reçues, celle de MM. Isbester et Reid étant la plus basse. Ces messieurs ayant de l'expérience dans les entreprises de chemins de fer, et possédant les ressources nécessaires pour l'exécution de pareilles entreprises, ont passé contrat le 27 juillet après avoir fait le dépôt nécessaire, et commencé les travaux le 17 août suivant. Il n'a encore été fait que peu d'ouvrage, vu que l'outillage que l'on destinait à ces travaux était occupé à l'embranchement Sault-Sainte-Marie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il en est dernièrement arrivé une forte partie, et tout porte à croire que les entrepreneurs vont être munis de tout ce

qu'il leur faut et qu'ils se proposent d'organiser les travaux sur une grande échelle. Jusqu'à présent, cependant, il n'a été fait que $14,525 d'ouvrage, la plus grande partie en déblaiement.

	Milles.
Longueur de la ligne entre la Pointe Tupper et l'endroit d'où partent les embranchements de Sydney et de Sydney-Nord	78
Embranchement de Sydney	12
do de Sydney-Nord	8
En tout	98

Aussitôt que le tracé définitif a été adopté et les arpentages terminés, M. John McKeen a été chargé d'estimer la valeur des terrains nécessaires le long de la ligne dans la section de l'est, et de faire des arrangements avec les propriétaires partout où il serait possible. Son succès a été remarquable partout à l'exception du voisinage de Sydney, où les propriétaires ont exigé pour leurs terrains des prix considérés exorbitants. Dans tous ces cas, M. McKeen a estimé à la fois la valeur du terrain et les dommages qui résultaient à la propriété, et offert le montant aux propriétaires ; mais la plupart ont refusé d'accepter. Les affaires seront dès lors réglées en conformité de l'acte des chemins de fer de l'Etat.

On a déjà obtenu un grand nombre de contrats de vente, et on est à prendre les mesures nécessaires pour en obtenir pour tous les terrains où passera la ligne.

La tête de ligne à Sydney allait être fixée à Fresh-Water-Creek mais les citoyens de Sydney ont représenté que cet endroit n'est pas commode et ne les satisferait pas, et qu'ils fourniraient gratuitement le terrain nécessaire pour le chemin depuis Fresh-Water Creek jusqu'à la Barrack-Point si la tête de ligne était fixée à ce dernier endroit, qui est à un mille et demi plus loin. Le gouvernement s'est rendu à leurs désirs, et m'a donné ordre de pousser le chemin jusqu'à Barrack Point aussitôt que le terrain nécessaire sera acquis à la couronne.

Le gouvernement a également entrepris de pousser jusque dans l'intérieur de la ville l'embranchement de Sydney-Nord aussitôt que la ville aura cédé à la couronne les terrains nécessaires, ce que la ville s'est déclarée disposée à faire.

A l'ouest de Grand-Narrows, M. John McKeen et M. Duncan McDonald sont occupés à faire l'estimation des terrains. Ils réussissent généralement à s'arranger avec les propriétaires, mais aux deux extrémités de cette division il se rencontre un certain nombre de propriétaires avec lesquels ils ne peuvent s'entendre. Je m'attends que les affaires auront à être portées devant la cour de l'échiquier. L'agent du ministère de la justice est à préparer les contrats de vente pour tous les terrains relativement auxquels on a pris des arrangements avec les propriétaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 6.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

OTTAWA, 10 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des progrès accomplis jusqu'à cette date par les chemins de fer qui ont obtenu du gouvernement fédéral une subvention de tant du mille en argent.

Le tableau suivant indique ceux qui sont terminés et ceux qui sont en voie de construction, avec les montants payés dans chaque cas et les sommes qui restent encore à toucher.

No.	Chemin de fer.	Subvention.	Chemin terminé. — Montant payé.	En voie de construction. — Montant payé.	Reste à toucher.	Date des contrats.
		$	$	$	$	
1	Albert Southern	51,200	....	1,000	50,200	23 mai 1885.
2	Baie des Chaleurs	620,000	....	270,000	350,000	7 nov. 1885.
3	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	128,000	....	....	128,000	16 juillet 1886.
4	Bouctouche et Moncton	102,400	....	40,480	61,920	14 sept. 1886.
5	Belleville et North Hastings	22,400	....	Rien.	22,400	Contrat à signer.
6	Jonction de Beauharnois	96,000	....	Rien.	96,000	do
7	Atlantique Canadien	134,400	....	92,864	41,536	29 déc. 1885. 12 juillet 1886.
8	Caraquette	224,000	....	170,000	54,000	20 janv. 1885.
9	Central	128,000	....	Rien.	128,000	7 juillet, 1886.
10	Comté de Drummond	96,000	....	Rien.	96,000	Contrat à signer.
11	Dominion Lime Co	15,360	....	Rien.	15,360	12 oct. 1887.
12	Erié et Huron	96,000	96,000	....	Rien.	27 août 1885.
13	Elgin, Petitcodiac et Havelock	38,400	38,400	....	Rien.	25 mai 1885.
14	Grand Nord	82,688	....	25,088	57,600	14 février 1885. 19 août 1887.
15	Grand Est	19,200	19,200	....	Rien.	12 octobre 1886.
16	Jonction de Guelph	51,200	....	Rien.	51,200	5 nov. 1887.
17	Embranchement d'Harvey	9,600	....	Rien.	9,600	3 octobre 1887.
18	Irondale, Bancroft et Ottawa	160,000	....	15,000	145,000	19 août 1886.
19	International	152,960	152,960	....	....	20 juillet 1883.
20	Joggins	42,400	....	Rien.	42,400	30 nov 1886. 13 oct. 1887.
21	Kingston et Pembroke	48,000	48,000	....	Rien.	5 mars 1885.
22	L'Assomption	11,200	11,200	....	Rien.	16 sept. 1886.
23	Lac Témiscamingue	25,600	....	17,400	8,200	25 nov. 1885.
24	Leamington et Sainte-Claire	51,200	....	Rien.	51,200	3 mai 1886.
25	Montréal et Sorel	71,472	....	69,922	1,550	14 octobre 1885.
26	Jonction de Montréal et Champlain	30,000	30,000	....	Rien.	1er oct. 1885.
27	Montréal et Lac Maskinongé	32,000	....	Rien.	32,000	29 sept. 1887.
28	Nord et Ouest	312,000	....	230,000	82,000	24 déc. 1884. 26 nov. 1885. 14 août 1886. 12 mai 1887. 12 août 1887.

ETAT des sommes payées en argent aux chemins de fer.—*Fin.*

No.	Chemins de fer.	Subvention.	Chemin terminé. — Montant payé.	En voie de construction. — Montant payé.	Reste à toucher.	Date des contrats.
		$	$	$	$	
29	Jonction du Nord et du Pacifique....	1,320,000	....	1,284,400	35,600	12 avril 1884.
30	Napanee, Tamworth et Québec	89,600	89,600	....	Nil.	31 déc. 1883.
31	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard	113,440	....	97,440	16,000	18 mai 1886.
32	Central de la Nouvelle-Ecosse.........	108,800	....	Nil.	108,800	17 oct. 1887.
33	Ontario et Pacifique	281,600	....	Nil.	281,600	27 juillet 1886.
34	Jonction de Pontiac et du Pacifique.	272,000	....	150,670	121,330	22 déc. 1884.
35	Québec Central	211,200	....	60,342	150,858	2 août 1884.
36	Québec et lac Saint-Jean...............	775,095	....	647,284	127,811	4 sept. 1883. 10 fév. 1886.
37	Saint-Louis, Richibouctou.............	22,400	22,400	....	Nil.	5 mai 1885.
38	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	217,600	....	92,813	124,787	20 fév. 1886.
39	Vallée de Stewiacke et Lansdowne ...	80,000	....	Nil.	80,000	17 déc. 1886.
40	Toronto, Grey et Bruce	16,000	....	Nil.	16,000	20 janvier 1887.
41	Témiscouata.................................	498,000	....	110,194	387,806	21 juin 1886.
42	Ontario-Ouest et Pacifique.............	64,000	....	60,000	4,000	2 nov. 1886.
	Total	6,921,415	507,760	3,434,897	2,978,758	

On voit ainsi que sur le nombre de compagnies de chemins de fer qui ont obtenu une subvention de tant du mille en argent, 42 ont passé contrat de construction en conformité des actes de subvention; sur ce nombre 9 ont terminé leur chemin et reçu le montant total de leur subvention, s'élevant en tout à $507,760, et il en reste 33 dont les travaux sont en voie; 18 sont avancés dans ces travaux et ont reçu $3,434,897, tandis que 15 ont passé contrat mais n'ont pas fait encore assez de travaux pour recevoir aucune partie de leur subvention.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 7.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 23 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1886-87 clos le 30 juin dernier, en conformité de votre lettre n° 72355.

Ces travaux sont: le canal Lachine et le canal Beauharnois sur le fleuve Saint-Laurent, le canal Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état; aucun accident n'est arrivé et le trafic n'a subi aucune interruption.

Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels donnant le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buses de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1886, non pas à cause de la glace, mais à défaut de trafic. L'eau en a été retirée le 21 août 1887 et introduite de nouveau le 4 mai. Le 5 mai au matin la navigation était ouverte. Pendant que le canal était à sec toutes les réparations nécessaires au-dessous du niveau ordinaire de l'eau ont été faites.

Pendant tout le cours de l'année l'eau a été maintenue dans tous les biefs à un niveau favorable pour la navigation en même temps que pour les fins industrielles. Le trafic n'a souffert dans le cours de l'année aucun retard quelconque; et il n'y a pas non plus eu lieu d'imposer aucune amende aux navires qui ont fréquenté le canal, vu qu'il n'y a eu ni dommages causés aux constructions ni violations de règlements; ce qui est, dans une grande mesure, dû à l'application qu'apportent les employés du canal à l'exercice de leurs fonctions.

Le trafic a été actif sur le canal. A part le commerce de l'Ottawa et du Richelieu, une grande partie de celui du bas du Saint-Laurent et des provinces maritimes, passe par le canal et en augmente considérablement le mouvement; le nouveau bassin N° 1 et le bassin Wellington sont même presque constamment employés par des bâtiments de mer, en contenaut même jusqu'à douze à la fois occupés à décharger leurs cargaisons de houille, de sucre, de poissons, d'huile, ou de fer, et à prendre en échange des chargements de bois, de phosphate, de farine, de lard et autres marchandises.

Les navires qui fréquentent ces deux bassins peuvent charger jusqu'à un tirant de 18 pieds d'eau; dans tous les autres bassins et par tout le canal proprement dit, le tirant réglementaire est de 12 pieds.

Toutes les constructions et tous les appareils faisant partie de ce canal ont été maintenus dans le meilleur état possible, excepté le vieux pont tournant situé immédiatement en amont de l'écluse N° 5 à Lachine et qui ne saurait être réparé. Il va falloir le remplacer l'hiver prochain par un pont neuf différent sous le rapport du dessin et des dimensions.

Le pont du chemin de halage à l'entrée de ce qu'on appelait le Priest's Basin, du côté sud du canal, immédiatement en aval de l'écluse N° 3, est dans un état dangereux et devrait être renouvelé.

La rivière Saint-Pierre qui traverse dans toute sa longueur la contrée connue sous le nom des marais du canal Lachine, de même que la nouvelle tranchée pratiquée dans ces terrains en 1878 par le département, et tous les fossés d'écoulement ont été maintenus en excellent état.

Les machines et appareils destinés à l'éclairage du canal par l'électricité depuis l'entrée d'aval jusqu'à l'écluse N° 3, ont été terminés en juillet 1886. L'éclairage est d'après le système incandescent d'Edison. L'ouvrage a été fait à l'entreprise par la Compagnie Royale de Lumière Electrique, de Montréal, et a été remis aux autorités du canal le 1er septembre suivant. Il y a 160 flambeaux de 50 bougies distribuées à intervalles de 150 pieds, sur la ligne du canal à partir de l'écluse N° 1 jusqu'à l'écluse N° 3, et autour des bassins entre ces deux points.

L'éclairage a été aussi satisfaisant que peut l'être le système incandescent, que je considère mieux approprié à l'éclairage d'intérieurs, mais qui ne peut être comparé pour l'intérieur au système dit *arc light*. Cette opinion est partagée par le commerce en général, qui préférerait des *arc lights*, comme dans le port de Montréal. Je suis d'avis qu'il faudra en venir à adopter ce dernier système.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Bômes dans le bassin à bois.

Dans le cours de l'hiver 4 000 pieds de longueur de barrages flottants ont été construits pour protéger les billots, etc., dans le bassin à bois, à la nouvelle entrée du canal à Lachine.

Sur une longueur de 480 pieds, ces bômes, qui sont très exposés aux vents et aux tempêtes, sont formés de quatre pièces de bois de pin de 12 pouces sur 12 pouces, retenues à 3 pouces les unes des autres par des traverses d'épinette rouge à des intervalles de 6 à 8 pieds, bien boulonnées et assujéties aux extrémités par des chaînes passant autour de ferrures pliées et boulonnées solidement à l'extrémité de chaque bôme.

Le reste de ces barrages, soit, une longueur de 3,520 pieds, sont composés de trois pièces assemblées comme ci-dessus.

Ils ont été mis en place à l'ouverture de la navigation en mai dernier, et ont été d'un grand avantage pour le commerce du bois.

Rue du Moulin.

Un crédit de $10,300 ayant été voté pour macadamiser la partie de la rue du Moulin qui règne entre le pont n° 1 et la rue Saint-Etienne, les travaux ont été commencés en août 1886 et terminés en janvier 1887.

Ces travaux ont été d'un grand avantage non seulement pour les manufactures qui se trouvent sur cette rue, mais encore pour le commerce considérable qui vient de la Pointe Saint-Charles, cette rue offrant la principale entrée de la ville aux commerces de la houille et des animaux.

Ponts de piétons.

Des ponts de piétons ont été ajoutés au pont de la rue Wellington et au pont n° 3 de la rue Saint-Gabriel : un pont simple de 5 pieds de largeur au premier et deux ponts de 4 pieds de largeur au second.

Ils ne nuisent aucunement au passage des navires, et sont d'une grande utilité pour le public, qui en témoigne beaucoup de satisfaction.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1886, et rouvert à la navigation le 3 mai 1887. Il n'y est arrivé aucun accident, et la navigation n'a conséquemment subi aucune interruption dans le cours de l'exercice.

ÉCLUSES ET PORTES.

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 12, et une autre à l'extrémité d'amont de l'écluse n° 7.

On a transporté aux ateliers et démonté deux paires de vantaux ; on a commencé une porte pour l'extrémité supérieure de l'écluse n° 10, et toutes les autres portes ont été tenues en bon état.

Les musoirs des écluses nos 7 et 11, qui avaient été avariés, ont été réparés.

PONTS.

On a construit et mis en place deux ponts tournants: l'un à l'écluse n° 10 et l'autre à l'écluse n° 11.

On a dû faire des réparations considérables au pont tournant de l'écluse n° 7 et à celui de Saint-Timothée.

On a posé de nouveaux ponts sur les déversoirs de trop-plein aux écluses nos 6 et 7.

Plusieurs ponceaux pour le service des fermes ont été construits sur les fossés latéraux du côté sud du canal ; et tous les ponts ont été tenus en bon état.

LEVÉES, DIGUES, BARRAGES, ETC,

La digue de Hungry-Bay a considérablement souffert dans le cours de l'année. Il a été déposé sur la longueur de la digue environ deux cents toises de pierre qui seront utilisées pour exhausser cette construction là où il y aura lieu, de façon à amoindrir les dommages causés aux propriétés avoisinantes, en même temps qu'à améliorer la chaussée.

Les levées du canal ont été maintenues en bon état. Les talus ont été réparés. Le chemin de halage, du côté du nord, a été nivelé, macadamisé sur une distance de près de six milles, et recouvert de gravier.

Les puisards d'aqueducs, les décharges et les fossés latéraux ont été nettoyés dans le cours de l'été dernier, et débarrassés de la neige et de la glace au printemps.

Les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal à la saison convenable.

Trois piliers d'amarrage, l'un de 50 pieds sur 12, et deux de 20 pieds sur 12, ont été construits à l'entrée d'aval du canal.

La jetée à l'entrée inférieure a aussi subi des réparations considérables.

Deux nouveaux poteaux de défense ont été placés aux écluses nos 6 et 8, et une défense a été renouvelée à l'écluse n° 13. Soixante et quinze poteaux d'amarrage ont été posés du côté du nord du canal où il y en avait besoin.

BATIMENTS, CLÔTURES, ETC.

Les toits des maisons des éclusiers aux écluses n° 12 et 13, et de la maison de l'éclusier à l'écluse n° 6, ont été recouverts en bardeau. Des chambres ont été faites dans le haut des maisons des éclusiers aux nos 6, 7, 9, 10 et 12. L'intérieur de toutes les maisons a été peinturé à neuf. Les ouvriers chargés des réparations y ont mis près de deux mois.

L'atelier a été lambrissé à l'intérieur en madriers embouvetés. On a posé dans la scierie une roue pour le halage du bois.

Des maisonnettes de gardiens ont été construites aux écluses nos 6, 7, 8, 9, 11 et 12. Ces petits bâtiments sont bien finis, et ont été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur.

Il va falloir approfondir les biefs en aval des écluses nos 11, 12, 13 et 14, et on se propose d'employer à cette fin en mai prochain le nouveau dragueur en voie de construction sur le canal Lachine.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1886, et a été rouvert le 5 mars 1887. Il n'est arrivé ni accident ni interruption de la navigation ; et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes ni d'exiger aucun paiement de dommages.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice se divisent en deux catégories : Réparations ordinaires, et Travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Les jetées conductrices aux entrées d'amont et d'aval, à Chambly et à Saint-Jean, qui avaient souffert pendant les crues du printemps 1886, ont subi des réparations considérables.

La jetée de l'entrée d'aval, à Chambly, qui avait été réparée l'automne dernier, a résisté à la crue des eaux de 1887, mais afin de la mieux protéger contre la glace, on a l'intention de revêtir la face de l'ouest, c'est-à-dire celle qui est contre le courant, en madriers de deux pouces posés perpendiculairement.

Quand à celle d'amont, à Saint-Jean, elle a été si maltraitée par la glace du printemps dernier qu'il faut la reconstruire entièrement cet été. Un crédit de $600 a été voté à cette fin.

On a fait d'importantes réparations aux ateliers du canal, ainsi qu'aux bâtiments occupés par les employés du canal et à leurs dépendances. Plusieurs de ces bâtiments sont dans un mauvais état et demandent de fortes réparations.

L'ancien atelier situé vis à-vis le bureau du canal, et qui menaçait ruine, a été transporté au chantier du canal, entre les écluses nos 6 et 7, du côté nord-est du canal, et converti en un bon hangar pour le ciment et autres matériaux.

Quatre paires de vantaux pour les écluses nos 2, 8 et 9 ont été posées dans le cours de l'exercice. Une autre paire de vantaux pour l'écluse n° 4 a été construite en juin et mise en place le 10 juillet 1887.

Il est à propos de mentionner ici qu'en conséquence des différences de largeur entre les écluses de ce canal, il est nécessaire d'avoir en cas d'accident, au moins huit différentes grandeurs de portes de rechange dont le coût varie de $800 à $1,500, mais dans un but d'économie nous utilisons les vieilles portes, qui une fois réparées et mises en place, durent environ dix ans.

L'élargissement du chemin public entre le canal et la ferme de Mullarky, auquel il avait été pourvu dans le budget, a été exécuté dans le cours de l'hiver, mais vu la nature marécageuse du terrain, les travaux ont été difficiles à faire. Ils ont néanmoins été accomplis de manière à satisfaire le public voyageur et particulièrement M. Mullarky, qui depuis des années demandait avec instances l'exécution de ces travaux vis-à-vis sa propriété.

Le garde corps qui règne entre le pont n° 3 et Saint-Jean, a été réparé comme d'habitude où il était nécessaire, mais à l'avenir au lieu de réparer le garde-corps en bois, qu'il est très dispendieux de maintenir en état, on se propose de le remplacer par un câble d'acier de $\frac{3}{4}$ de pouce retenu par une ferrure au sommet de chaque piquet. Cela ne coûtera pas plus que le garde-corps en bois et durera beaucoup plus longtemps.

A la clôture de la navigation, le 1er décembre dernier, des garde-corps provisoires ont été placés aux abords des trois ponts publics du canal pour empêcher les accidents pendant l'hiver.

Dans le cours de l'hiver un pont tournant de chemin de fer a été construit sur le canal par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord Ouest entre l'écluse n° 1 et le pont de Jones, à Saint-Jean, en conformité des plans soumis au préalable à l'approbation du département. La construction de ce pont n'a nui en rien à la navigation du canal.

Les levées, écluses, portes, aqueducs, ponts et fossés, ont été réparés partout où il y a eu besoin, et de façon à assurer parfait service.

Un cordon en bois de 2,500 pieds de longueur sur 1 pied de côté a été posé sur le sommet du mur du côté sud entre les écluses nos 6 et 7.

Sept mille trois cent quatre-vingts pieds de fossés ont été nettoyés.

Neuf ponts sur le chemin public et sur le chemin de halage ont été reconstruits en partie et réparés.

Les toits des maisons des éclusiers des écluses nos 7, 8 et 9, de même que celui de la maison du gardien du pont, ont été recouverts en tôle peinturée dite Canada plate.

La maison de l'éclusier à l'écluse n° 6 a été lambrissée à l'intérieur.

Neuf poteaux ont été posés pour de nouveaux reverbères. Quarante-cinq poteaux d'amarrage ont été placés à différents endroits.

Le déversoir en aval de l'écluse n° 6 a été reconstruit entièrement. Les cinq phares ont aussi reçu quelques réparations.

La levée du canal à l'île Thérèse, qui avait été minée par les rats musqués à trois différents endroits, a été réparée à temps pour éviter tout retard à la navigation.

A la fermeture de la navigation, le 1er décembre dernier, le surintendant a fait un inventaire de tous les matériaux, l'outillage, et les propriétés du canal. Il en a été envoyé un exemplaire à ce bureau, où il est gardé en dépôt. Cette innovation aura pour résultat, je l'espère, d'importantes économies, et permettra de tenir la vue sur de petits objets qui pouvaient ci-devant facilement se perdre. Je me propose d'introduire cette pratique dans l'administration des autres canaux sous mon contrôle.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Le dragueur à vapeur a été employé depuis le 1er août 1886 jusqu'au 1er juillet 1887, à approfondir le plafond du canal à différents endroits, et à faire des lieux d'évitement pour les navires. Ces lieux d'évitement sont signalés par des poteaux indicateurs placés à chacune de leurs extrémités la plus élevée des deux rives.

Les navires employés au dragage ont été visités complètement et réparés dans le cours de l'hiver. Deux chalans ont été construits pour le nouveau dragueur en voie de construction sur le canal Lachine, ainsi qu'un grand chalan (80 sur 19) avec monte-charge à chaque extrémité pour le déchargement plus rapide des déblais. On a aussi construit un chalan pour être employé à la réparation des levées.

La coque du dragueur et ses quatre chalans ont subi des radoubs considérables, et ont été calfatés et peinturés à neuf.

A l'exception des deux nouveaux chalans pour le nouveau dragueur, tous ces bâtiments sont employés au dragage et à la réparation des berges entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse.

Ce qu'il y a eu de plus à redouter cette année a assurément été le danger dont le chenal entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse a été menacé par la crue sans précédent des eaux de la rivière Richelieu. Sur une distance de trois grands milles la levée a été en partie emportée, le mur en pierre sèche faisant face à la rivière étant presqu'entièrement dérangé, à tel point qu'en certains endroits le chemin de halage n'avait plus guère que neuf ou dix pieds de largeur.

Les mesures ont été immédiatement prises pour faire les réparations nécessaires et protéger cette partie du canal contre le renouvellement des mêmes dangers. Un crédit spécial additionnel de $12,500 a été demandé et voté à cette fin.

On a ouvert des carrières, acheté de la pierre de différentes sources, et envoyé sur les lieux une équipe spéciale reconstruire la levée avariée. Les travaux se poursuivent rapidement et de façon à assurer d'une façon permanente la sûreté de cette partie du canal contre les hautes eaux du Richelieu.

Vu la hauteur extraordinaire des eaux ce printemps, la somme de $2,000 qui avait été votée à l'effet de débarrasser le canal de certains rochers au moulin de l'île Sainte-Thérèse et vis-à-vis la ferme Charland à Saint-Jean, n'a pu être employée. Ces deux endroits sont dangereux pour les bâtiments, et les travaux devront se faire l'année prochaine si les circonstances le permettent.

J'ai fait en date du 24 octobre dernier un rapport spécial sur l'opportunité de construire un nouveau déversoir en amont de l'écluse n° 2 et de modifier les piliers du pont n° 1 à l'extrémité d'aval de l'île Sainte-Thérèse de façon à recevoir des poutrelles dans le but de faciliter l'écoulement rapide des eaux de la partie du canal qui se trouve entre ces deux points. Je prends la liberté de représenter encore l'urgence qu'il y a de porter au budget la somme nécessaire pour ces travaux.

Le dernier exercice accuse une augmentation considérable dans le nombre des navires qui fréquentent ce canal, et les importants travaux qui sont commencés et en projet vont mettre le canal Chambly en mesure de répondre aux besoins du commerce d'ici à ce que les relations commerciales toujours croissantes entre le Canada et les Etats-Unis nécessitent son agrandissement.

Je dois faire mention spéciale de la manière habile et judicieuse dont le nouveau surintendant, M. Benoit, conduit les affaires du canal. M. Benoit a fait plusieurs

réformes nécessaires dans le personnel, et a montré par son administration qu'il est éminemment propre à remplir la charge pleine de responsabilité qu'il occupe.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 30 novembre 1886, et rouverte le 2 mai 1887.

Dans le cours de juillet et d'août 1886, pendant qu'on ajustait les portes, de légers retards ont été causés au trafic, se montant en tout à trois heures et quinze minutes.

Il n'y a pas eu d'accidents, et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violation de règlement.

Le radier de l'écluse a été débarrassé de sable et de gravier, et les fuites sous les busces des portes ont été arrêtées avec trois chargements de barge de gravier. Les portes ont aussi été exhaussées et ajustées.

La reconstruction de la porte d'amont commencée dans le cours de l'hiver a été terminée en septembre 1886.

Afin de garantir les piliers en amont et en aval de l'écluse contre les effets de la glace, vingt-quatre poteaux ont été placés sur les quatre côtés des six nouveaux piliers, et on a posé des chaînes de chaque côté des autres, au nombre de seize. Les vieux piliers ont subi des réparations considérables dans le cours de l'année.

De chaque côté de l'écluse la levée qui avait été avariée par les hautes eaux du printemps a été réparée avec du gravier.

On a fait quelques légères réparations nécessaires au revêtement du barrage.

Pour prévenir des dommages, on a coupé la glace autour des piliers et des portes de l'écluse, et mis des poids aux portes pour les empêcher d'être soulevées par les eaux du printemps.

Une quantité de bois reçue de Montréal pour servir aux réparations de l'écluse, a été déchargée, charroyée et mise à l'abri.

Les barrages flottants ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

On a construit vingt-quatre brouettes et réparé la sonnette.

On a réparé la maison du surintendant, ainsi que les dépendances et les clôtures.

Cette écluse, à laquelle il n'a pas été fait d'autres travaux que les réparations ordinaires nécessaires à son entretien, depuis qu'elle a été terminée en 1849, commence à donner des signes de faiblesse, et il lui faudra bientôt des réparations importantes.

J'ai l'intention d'inclure une somme à cette fin dans mes prévisions budgétaires pour le prochain exercice.

Dans le cours de l'été prochain on pourra construire les côtés des batardeaux nécessaires en ménageant pour les navires un passage qui pourra être fermé après la clôture de la navigation en novembre 1888.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La levée hydrographique de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Rouse's Point, a été continuée durant l'année. Je joins au présent rapport celui de M. L. G. Papineau, I. C., et A. P., sur le sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur surintendant.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1886-87.....	Bois de chauffage	795 38
	Hivernage de bâtiments	101 72
	Total	897 10

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, juillet 1887.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées, bois de chauffage, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1886-87.....	Bassins	1,293 47
	Bois de chauffage	59 07
	Levées	27 00
	Amendes	5 00
	Total	1,384 54

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

BUREAU DU CANAL,
LACHINE, juillet 1887.

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes	Dommages.	Totaux.
1886.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 oct......	Barge "Marie-Immaculée".	C. Champagne..................	10 00	....	10 00
18 do	Barge "Texas"...............	Geo. Tait........................	....	40 00	40 00
6 déc......	Barge "Détroit".....	M. T. Cox........................	....	20 00	20 00
		Totaux....................	10 00	60 00	70 00

J. F. BEIQUE,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL,
MELOCHEVILLE, juillet 1887.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant les niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet..................................	20 7	19 4	13 2	12 3
Août..................................	19 6	18 1	12 3	11 6
Septembre..................................	18 3	17 10	11 6	11 2
Octobre..................................	18 3	17 10	11 8	11 0
Novembre..................................	18 9	17 8	11 11	11 0
Décembre..................................	33 6	18 0	12 5	11 0
1887.				
Janvier..................................	32 5	28 7	12 7	10 7
Février..................................	30 3	27 1	13 6	11 4
Mars..................................	30 3	28 10	12 7	11 0
Avril..................................	40 11	27 7	15 4	11 0
Mai..................................	27 0	22 9	16 4	14 2
Juin..................................	22 7	19 8	14 2	12 7

Canal Beauharnois.

Etat indiquant les niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pcs. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	13 5	12 8	13 0	12 6
Août	12 6	11 0	12 10	12 3
Septembre	11 0	10 11	12 4	11 11
Octobre	11 0	10 9	13 0	11 7
Novembre	10 8	10 5	12 7	11 5
Décembre	11 3	10 8	13 2	12 1
1887.				
Janvier	21 6	12 8	12 10	11 11
Février	22 0	18 6	13 5	12 0
Mars	22 0	17 3	12 10	12 2
Avril	17 0	16 2	14 6	12 3
Mai	16 10	14 6	13 7	12 10
Juin	14 5	13 7	13 0	12 8

Canal Chambly.

Etat indiquant les niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pds. pss.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	10 9	9 9	8 6	8 0
Août	9 9	8 11	8 1	7 4
Septembre	9 0	8 2	8 10	7 1
Octobre	8 8	8 1	8 9	7 0
Novembre	12 0	8 2	10 0	7 0
Décembre	16 7	11 8	9 2	8 9
1887.				
Janvier	17 7	12 10	9 2	8 9
Février	18 7	15 10	9 7	8 10
Mars	19 0	16 1	9 6	9 2
Avril	25 2	16 0	11 8	9 1
Mai	21 3	15 5	12 4	11 0
Juin	15 4	12 6	11 4	9 5

ECLUSE SAINT-OURS.

ETAT indiquant les niveaux de l'eau sur les buscs de l'écluse Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Busc d'aval.		Busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 4	9 11	9 9	8 10½
Août	10 4	8 6	8 10	8 3½
Septembre	9 4	8 3	8 5	7 10
Octobre	9 5	7 11	8 7	7 11
Novembre	10 6	8 2	10 6	8 0
Décembre	13 11	11 5	10 7	9 6
1887.				
Janvier	13 0	11 3	10 0	8 7
Février	15 8	12 5	11 9	10 0
Mars	15 4½	14 3	11 7	10 5
Avril	25 8	14 5	21 1½	10 2
Mai	21 10	15 7	17 7	12 9
Juin	15 2½	11 4	12 7	10 8

SAINT-JEAN, QUÉ., 26 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les travaux dont je suis chargé sous votre contrôle, pour l'exercice 1886-87.

Ces travaux consistent dans la levée hydrographique de la rivière Richelieu, sur laquelle j'ai déjà eu l'honneur de vous faire rapport en 1886 et en 1885.

Au commencement de l'exercice, en juillet 1886, on a commencé les travaux sur le terrain par la levée de la partie de la rivière immédiatement en aval des rapides, à Saint-Jean. La topographie et la triangulation de la section ont été faites pour servir à un plan qui sera exécuté lorsqu'on aura fait les sondages et pris les niveaux.

En septembre 1886, on a interrompu ces travaux pour reprendre la levée du haut de la rivière, entre l'île aux Frênes et la frontière des Etats-Unis.

Le chenal a été sondé et examiné sur toute sa longueur, et avec un soin particulier à un endroit un peu en aval de la frontière, où gît un haut-fond rocheux à peu de profondeur, en ligne avec les phares d'alignement de l'île aux Frênes et de l'île du Sang (*Bloody Island*). Nous avons aussi relevé les terrains marécageux qui bordent la rive ouest et s'étendent en plusieurs endroits du côté de l'est.

Cette levée des basses terres, qui n'avait pas été faite dans les travaux précédents, a été poussée jusqu'à l'île de l'Hôpital, sur une distance de huit milles de la frontière, des deux côtés de la rivière.

Les travaux sur le terrain ont été suspendus le 27 novembre, à cause du froid, et les mois de l'hiver ont été employés à porter sur le papier les plans des levées exécutées, et à réduire à une plus petite échelle les plans de l'année précédente, dans le but de préparer une carte générale du haut de la rivière.

Les travaux sur le terrain ont été repris de nouveau en juin 1887, aussitôt que l'état de la rivière nous a permis de déterminer les limites des terres cultivées entre Saint-Jean et l'île aux Noix.

Ces travaux ont été continués durant l'été de 1887, pendant lequel a été terminée la levée hydrographique complète de la rivière Richelieu entre Saint-Jean et la frontière des Etats-Unis. Quand les cartes de cette levée seront finies, nous serons en mesure de présenter un rapport complet des résultats obtenus, en même temps qu'une carte marine de cette partie de la rivière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU.

M. E. H. PARENT,
Ingénieur surintendant des canaux de Québec,
à Montréal.

ANNEXE No 8.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
OTTAWA, 5 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport annuel, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, sur les travaux de construction et d'entretien relatifs aux canaux de la rivière Outaouais.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,
Ingénieur-surintendant.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

CANAL SAINTE-ANNE.

CONSTRUCTION.

Le seul ouvrage fait ici sous le chef de construction, a été l'approfondissement et le redressement de l'entrée du canal en amont des écluses, donnés à l'entreprise à MM. E. E. Gilbert et Fils. Ce double travail est aujourd'hui virtuellement achevé, car il ne reste plus qu'à faire enlever par des plongeurs les fragments détachés de roche du fond de la tranchée. Ce sera complètement fini dans le cours de ce mois.

ENTRETIEN.

La clôture de la navigation a eu lieu ici le 27 novembre 1886, et celle-ci s'est rouverte le 4 mai 1887.

Depuis cette date elle n'a pas éprouvé d'interruption ni d'accident. La navigation des trains de bois n'a été que temporairement embarrassée par la construction, au travers du chenal qu'elle suit, de la grande ouverture du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce qui a nécessité le passage par coupons des trains de bois dans l'écluse.

On a fait les réparations ordinaires aux portes d'écluses, aux bâtiments, etc., et on a renouvelé en grande partie le long barrage en amont de l'ancienne écluse. Les piliers du chenal qui traverse la rivière jusqu'à l'île Perrot ont eu aussi les réparations qu'il fallait, on a fait quelques renouvellements nécessaires d'estacades de défense, et on s'est procuré un chalan de levage neuf.

CANAL CARILLON.

CONSTRUCTION.

Sous le chef de construction, il n'a rien été fait sur ce canal pendant le dernier exercice.

ENTRETIEN.

Le canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1886, et rouvert à la navigation le 2 mai 1887.

Les écluses et tout ce qui s'y rattache sont ici en bon ordre ; les seules dépenses qu'on a jugées nécessaires ont été faites pour renouveler des chaînes, réparer les mécanismes, et pour du peinturage.

On a jugé nécessaire de régaler et de macadamiser dans une certaine mesure le chemin de halage, originairement formé d'argile dure et qui devenait extrêmement molle par les temps humides, cette amélioration est maintenant complétée.

Toutes les réparations nécessaires ont été aussi faites sur les chemins, clôtures et ponts de l'Etat D'un bâtiment, construit d'abord par l'artillerie pour servir de bureau, on a fait une maison convenable pour loger le péager du canal ici, besoin qui se faisait grandement sentir. Elle est à présent sur le point d'être achevée.

CANAL GRENVILLE.

CONSTRUCTION.

Durant l'exercice il n'a été rien fait ici sous le chef de construction.

ENTRETIEN.

Les écluses ici sont toutes en bon ordre, et elles n'ont demandé que peu d'ouvrage pendant l'exercice.

Il a fallu faire du jointoiement aux murs, et on a fait les réparations ordinaires aux portes et aux mécanismes.

On a posé quelques ventelles neuves et quelques chaînes neuves.

Il a fallu aussi poser des tiges de suspension neuves sur deux paires de portes.

En ce qui est du canal, on a fait les réparations estimées nécessaires aux bâtiments, chemins de halage, clôtures, etc., et on a construit deux nouvelles maisons d'éclusiers, l'une à l'écluse n° 3 et l'autre à l'écluse n° 4.

La navigation n'a subi dans ces canaux aucune interruption ni retard d'aucune espèce.

Les dates de clôture et d'ouverture du canal Grenville sont les mêmes que pour le canal Carillon, soit le 30 novembre 1886 et le 2 mai 1887.

CANAL CULBUTE.

CONSTRUCTION.

Il n'y a rien été fait en matière de construction.

ENTRETIEN.

Les seuls trajets effectués par ce canal durant l'exercice l'ont été par un ou deux des navires appartenant à la Compagnie d'amélioration du haut de l'Outaouais.

Il a fallu faire quelques renouvellements au coffrage formant les bajoyers pour faire les portes, les mentonnets du mécanisme de suspension ayant cédé.

Le canal a été fermé à la fin de novembre 1886, et rouvert le 1er mai 1887.

D. STARK,

Ingénieur surintendant des C. R. O.

ANNEXE No 9.

CANAL CORWALL.

CORNWALL, 5 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel ci-après sur les travaux placés sous ma surveillance, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Le canal Cornwall a été entretenu en bon état jusqu'au 8 décembre 1886, date qu'il a été fermé par la glace. Il a été ouvert à la navigation le 4 mai 1887, et tenu en bon ordre jusqu'au 1er juillet dernier.

Les travaux exécutés durant la dernière saison tombent sous le double chef de réparations ordinaires et de construction.

Reconstruit une paire de portes d'aval. Fait des réparations générales à toutes les portes, déversoirs d'alimentation et ponts. Construit un nouveau chalan de 53 pieds sur 14, confectionné six nouvelles courbes de portes et dix rouleaux. Exhaussé la levée et réparé les murs en talus. Curé les contre-fossés et rigoles, et réparé les maisons des éclusiers, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONNELL,

Surintendant.

A. P. BRADLEY, écr.,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

ANNEXE No 10.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

BUREAU DU SURINTENDANT,
MORRISBURGH, 2 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement et l'état des canaux de Williamsburgh, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Ces canaux, qui sont ceux de la Pointe Farran, du Rapide Plat, de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois, et des Galopes, ont été tenus en bon ordre et sans que la navigation y ait été interrompue durant la saison. Ils ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts à la circulation le 31 mai 1887.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Les réparations faites sur ce canal ont consisté à réparer les portes d'écluse et les levées, à poser quelques bateaux d'amarrage, des rouleaux neufs dans les tuyaux de chaînes, à réparer les treuils et à reconstruire une partie du brise-glace au pied du canal, qui avait été endommagé par la débâcle de l'amoncellement de glace au printemps de 1886.

Le port de glace formé en février dernier depuis l'île de Croil jusqu'à la rive canadienne, et l'amoncellement qui s'étendait de cette île jusqu'à la rive américaine, ont causé une embâcle sur une étendue de quelques milles à l'ouest, et dont la débâcle ce printemps a encore gravement endommagé le brise glace et le pilier. Cet amoncellement a été le pire qu'ait produit dans les environs la crue des eaux. Je n'ai pu jusqu'ici reconstruire ce pilier, mais les réparations nécessaires y seront faites aussitôt après la baisse des eaux, dans les mois d'automne.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites aux portes d'écluse, et les berges de ce canal ont été entretenues en bon ordre. On a reconstruit le bassin au pied du canal, et fait des réparations au pilier à la tête du canal; on a aussi posé sur les levées plusieurs nouveaux poteaux d'amarrage.

On a eu quelque difficulté près de l'écluse de prise d'eau de ce canal à tenir le chenal libre de cailloux et d'autres obstructions jetés par les dragueurs employés aux travaux d'amélioration, bien qu'il ait été fait tous les efforts possibles pour empêcher ces embarras.

CANAUX DE LA JONCTION DE LA POINTE AUX IROQUOIS ET DES GALOPS.

Des réparations ont été faites aux portes de l'écluse N° 25; les portes d'amont de l'écluse N° 26 ont été enlevées et refaites; et des pièces neuves ont été posées au chaperon des portes d'amont de l'écluse N° 27. Les ponts tournants des écluses N° 25 et 26 ont été réparés. Le pilier à la tête du canal des Galops, endommagé par la glace au printemps de 1886, a été reconstruit, et toutes les réparations nécessaires ont été faites aux autres piliers de ces canaux. Les berges sont en bon état, et les estacades flottantes du canal de la Pointe-aux-Iroquois ont été bien entretenues.

Le bateau à bouées et le chalan ont été réparés, les bouées sur le fleuve Saint-Laurent, entre Johntown et Dickinson's Landing, dont j'ai la surveillance, ont été remises à leur place ce printemps et on les y a maintenues.

Comme l'eau est restée haute dans le Saint-Laurent pendant la saison, il y a eu une bonne profondeur d'eau dans tous les canaux.

J'annexe un état donnant la profondeur d'eau sur les seuils des écluses à la sortie de ces canaux, pendant l'exercice, ainsi qu'un relevé des amendes imposées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,
Surintendant des canaux de Williamsburgh.

A. P. Bradley, écr.,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

État donnant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buscs des différentes écluses des canaux de Williamsburgh, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.				Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.			Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	5	10	10	Janvier	12	10	8	6
Août	11	0	10	3	Février	13	6	10	6
Septembre	10	8	10	0	Mars	14	6	11	3
Octobre	11	6	9	6	Avril	12	0	10	3
Novembre	10	10	8	6	Mai	11	6	10	10
Décembre	10	0	9	2	Juin	11	6	11	0

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval. Pied du canal.				Ecluse n° 24, seuil d'amont. Tête du canal.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.		Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	8	11	1	11	9	10	6
Août	11	3	10	3	11	0	10	3
Septembre	10	6	10	0	10	8	10	0
Octobre	12	0	9	3	12	0	9	6
Novembre	11	6	9	0	11	2	8	9
Décembre	10	6	9	1	10	6	8	9
1887.								
Janvier	10	9	8	10	9	6	8	0
*Février	20	01	9	9	13	0	8	6
*Mars	18	7	12	10	13	5	10	6
Avril	12	8	10	4	11	6	10	0
Mai	11	7	11	1	11	9	11	0
Juin	11	8	1	0	11	8	1	0

* Cette crue des eaux a été causée par l'amoncellement de glace à la Pointe Farran.

CANAUX DE LA POINTE-AUX-IROQUOIS ET DES GALOPS.

Mois.	Canal de la Pointe-aux-Iroquois. Ecluses n° 25, seuil d'aval. Pied du canal.				Canal des Galops Ecluse n° 27, seuil d'amont. Tête du canal.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.		Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	psc.
Juillet	14	3	13	9	12	2	11	3
Août	14	4	13	0	12	0	11	0
Septembre	13	6	12	6	11	4	10	7
Octobre	13	9	11	6	11	3	10	0
Novembre	14	9	11	3	12	0	9	7
Décembre	13	2	10	10	10	7	9	3
1887.								
Janvier	12	4	10	8	10	2	8	10
Février	14	9	10	9	11	0	8	10
Mars	14	9	12	10	10	9	10	3
Avril	14	6	12	11	12	0	10	6
Mai	14	7	14	3	12	2	11	8
Juin	14	9	14	0	12	0	11	0

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

RELEVÉ des amendes et des dommages-intérêts perçus durant l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Date.	Noms des bâtiments.	Noms de leurs propriétaires.	Amende.	Dommages-intérêts.	Total.
1887.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
8 sept.	Chalan *Agar*	G. Hull et Cie.		18 00	18 00
5 nov.	Barge *J. Buckley*	C. C. T. et Cie	3 00		3 00
		Total			21 00

ANNEXE No 11.

CANAL WELLAND.

BUREAU DU SURINTENDANT,
SAINTE-CATHERINE, 29 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport sur l'état et le fonctionnement des trois canaux placés sous ma surveillance—soit: le vieux canal, le nouveau, et celui d'alimentation—pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Le service des canaux s'est fait avec succès et sans grave accident dans tout le cours de l'exercice.

Le nouvel aqueduc de Welland, se trouvant près d'être achevé à l'ouverture de la navigation, a servi depuis à toutes les espèces de bâtiments, et a donné pleine satisfaction.

Des navires tirant 14 pieds d'eau ont passé par le nouveau canal sans aucune difficulté depuis le commencement de la saison.

Le havre de Port-Colborne a besoin d'être élargi, vis-à-vis de l'élévateur, sans plus de retard, pour offrir la sécurité nécessaire aux longs bâtiments qui s'y rendent à présent; cela est indiqué d'une manière détaillée sur le plan que j'ai envoyé il y a quelques semaines à l'ingénieur en chef.

La jetée est de Port-Dalhousie a besoin d'être reconstruite l'hiver prochain, car elle est complètement pourrie jusqu'à fleur d'eau.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts le 4 mai 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

A. P. BRADLEY, écr.,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

NOUVEAU CANAL WELLAND—DETAIL DES TRAVAUX DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN.

DIVISION N° 1, DU HAVRE DE PORT-DALHOUSIE À L'ÉCLUSE N° 13.

Havre de Port-Dalhousie.

Le bout de la jetée est a été endommagé par la glace, l'hiver passé, tandis que soufflait un gros vent du nord-ouest, et toute cette extrémité a été emportée, outre d'autres dommages qu'a éprouvés le barrage. Elle a été réparée et mise en bon ordre, mais toute la jetée a besoin d'être reconstruite d'un bout à l'autre au-dessus de la ligne d'eau, car elle est tout à fait pourrie.

Chantier et atelier de construction de portes—(Port-Dalhousie).

Les chapeaux des pilotis à la tête de l'écluse n° 1 ont tous été réparés et mis en bon ordre. A toutes les portes d'écluse de réserve on a posé des pièces entre les moises, puis on les a boulonnées de part en part pour empêcher les moises d'être fendues par la glace quand on videra les biefs en hiver pour quelque objet que ce soit. L'ancien bureau employé comme bureau de péager a été converti en maison d'habitation pour le surveillant de la division n° 1. La maison de l'éclusier a été réparée et on a posé dans le soubassement un plancher neuf ainsi que des plafonds neufs, et des fenêtres auxquelles on a donné une couche de peinture à l'intérieur et deux couches à l'extérieur.

Le vieux bateau plat de Dunnville pour le service des réparations a été mis sur le chantier et complètement reconstruit, le ponton a été aussi soigneusement inspecté et peinturé. Confectionné douze grandes enseignes et poteaux pour les extrémités des ponts. Le pont volant de l'ancienne écluse n° 1 a été inspecté, et on y a posé des entretoises, des poteaux, une main courante et des madriers neufs. Le bac *Sir Charles* a été réparé et mis en bon ordre pour la saison. La machine et tout l'outillage de l'usine a été mis en bon état; après le travail d'hiver consistant à lever les portes d'écluses, on a fabriqué 1,200 coins en chêne, on a tiré et calfaté deux grands chemins de halage flottants qui ont eu aussi d'autres réparations; on a fait 280 coffres d'arbres. La sonnette à déclic flottante a été tirée sur le chantier, soigneusement réparée et calfatée.

Il a été fait des réparations considérables aux ponts du chemin de halage, car ils ont été fort usés par les charrois multipliés de l'hiver dernier.

Ecluse n° 1, pont n° 1, et bief.

De grandes réparations ont été faites au pont volant. Posé dans le déversoir de décharge des croisillons neufs (exceptionnellement forts) avec une matrice neuve pour guindage.

Le plafond de la chambre d'écluse était en très mauvais état; il a été curé à la main. Posé plusieurs câbles neufs. Fait des réparations considérables au pont de service sur le déversoir de décharge; il a été replanchéié et peinturé.

Ecluse n° 2, et bief.

Posé deux pièces de revêtement neuves et six câbles d'ouverture; réparé un. Un plongeur a réparé le busc d'aval et a posé quatre cales neuves à deux ventelles d'aval des portes d'amont. La chambre d'écluse était en mauvais état et a été curée. La navigation a été plusieurs fois interrompue à cause des déblais accumulés sur le radier de l'écluse, et qui ont été enlevés par le plongeur.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée; introduit des rondelles dans la pièce inférieure, et arasé les tirants de part en part.

Ecluse n° 3, pont n° 2, et bief.

Enlevé, réparé et replacé une ventelle. Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée; introduit des rondelles dans la pièce inférieure, et arasé les tirants de part en part.

Ecluse n° 4, et bief.

Réparé le pont d'une porte d'écluse. Posé deux câbles courts et deux câbles longs. Enlevé, réparé et replacé les portes d'écluses.

Ecluse n° 5, et bief.

Une feuille de ventelle qui avait cédé a été remise en place par un plongeur. Enlevé la couronne de roulement des portes d'amont et nettoyé les segments, replacé la couronne de roulement et enlevé une grande quantité de pierre et de déblais. Creusé plusieurs fossés, le tout formant environ 380 pieds de longueur, au pied des berges du canal.

Pont n° 3 (rue du Lac).

Abords réparés, et posé du madrier neuf. Posé au chemin de halage flottant deux semelles neuves de 12 pouces sur 12, et de 20 pieds de longueur.

Pont n° 4 (pont de chemin de fer).

Posé deux pièces de revêtement, l'une de 8 pouces sur 12 et de 35 pieds de long, l'autre de 8 pouces sur 12 et de 22 pieds de longueur; aussi, deux nouveaux chemins de halage flottants en bois de charpente, et réparé plusieurs fois les chemins de halage flottants. Des chaînes et suspentes neuves ont été employées.

Ecluse n° 6, et bief.

Posé deux câbles courts et deux câbles d'ouverture. Enlevé la vieille couronne de roulement des portes d'aval et posé une neuve en fer forgé pour le galet des portes d'aval.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée, introduit des rondelles dans la pièce inférieure, et arasé les tirants de part en part.

Pont n° 5 (rue de Genève).

En bon ordre.

Ecluse n° 7, et bief.

Ventelle de la porte d'amont réparée par les plongeurs.

Pont n° 6 (rue de Niagara).

Posé 4 semelles flottantes neuves de 12 pouces sur 12 et de 21 pieds de long, pièce de revêtement neuve de 8 pouces sur 12 et de 30 pieds de longueur, et 252 pieds de madrier de 2 pouces sur 8½ employés à planchéier le tablier du pont.

Employé cinq cent soixante-seize pieds de madrier de 2 pouces pour couvrir le pont sur le ponceau.

Ecluse n° 8, et bief.

Réparé la moise, et posé un câble long.

Ecluse n° 9, et bief.

Réparé le pont d'une porte d'écluse, fait 180 pieds de fossé pour égoutter les eaux d'infiltration.

Pont n° 7 (chemin de Queenston).

Réparé les chemins de halage flottants au moyen de nouveaux pilotis de défense.

Posé aux chemins de halage flottants trois pièces de bois de 12 pouces sur 12 et de 36, 37 et 38 pieds de longueur, 1 pièce de chêne de 6 pieds sur 12 et 12 boulons à goupilles.

Les abords du pont ont été inspectés et mis en bon ordre en y posant du madrier neuf où il en fallait et en réparant le vieux madrier, ce qui a pris 380 pieds de madrier de 2 pouces sur 8½.

Ecluse n° 10, et bief.

Posé deux câbles longs et 2 courts. Réparé le pont et la moise d'une porte d'écluse, posé un engrenage intermédiaire neuf.

Fait quatre cent quatre-vingt-dix pieds de fossé au pied des berges du canal pour égoutter les eaux d'infiltration.

Pont n° 8 (chemin d'Homer).

Posé une semelle neuve de 12 pouces sur 12 et de 30 pieds de longueur pour chemins de halage, une nouvelle pièce de revêtement de 8 pouces sur 12 et de 40 pieds de long ainsi qu'une autre de 8 pouces sur 12 et de 23 pieds de longueur ; planchéié le pont de madrier neuf.

Ecluse n° 11, et bief.

Réparé une moise au moyen de plaques et de boulons taraudés.

Posé un câble long et un court.

Le bief a été vidé et on a enlevé un grand chicot d'arbre de la ventelle du déversoir de décharge et un autre du fond du bief.

Creusé deux cent soixante-dix-huit pieds de fossé pour l'écoulement des eaux d'infiltration.

Ecluse n° 12, et bief.

Posé un long câble neuf. Réparé deux bouts de moise.

Posé une pièce neuve de prolongement et introduit trois vis à bois.

Soulevé la porte d'aval de droite et posé dessous une semelle de chêne, coupé les longs bouts des tirants de part en part pour l'empêcher de détériorer le radier de l'écluse.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves ; introduit des rondelles dans la pièce inférieure et arasé les tirants de part en part.

DIVISION N° 2.—DU PIED DE L'ÉCLUSE N° 13 AU PONT N° 13 (DE MARLATT).

Ecluse n° 13, pont n° 9, et bief.

Nettoyé le plafond de la chambre d'écluse ; ajusté quatre portes, posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles ; enté les moises des portes d'amont.

Ecluse n° 14, et bief.

Curé le plafond de la chambre d'écluse, soulevé deux portes et posé de plaques de poussée sous les tourillons. Posé quatre câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 15, et bief.

Curé la chambre d'écluse; levé quatre portes; posé quatre nouveaux degrés de prolongement; réparé les seuils d'amont et d'aval, ainsi que le radier de l'écluse; replanchéié la tête du busc, garni de palplanches le racinal du busc et introduit des vis dans les ventelles. Posé sept câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 16, et bief.

Levé deux portes et posé des plaques de poussée neuves sous les tourillons; nettoyé la chambre d'écluse et le tunnel du chemin de Saint-David; posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 17, et bief.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves; curé la chambre d'écluse, réparé les moises, posé sept câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 18, et bief.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves; curé la chambre d'écluse; fixé des vis d'arrêt dans les ventelles; posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 19, et bief.

Nettoyé la chambre d'écluse; levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves; fixé aussi des vis d'arrêt dans les ventelles; réparé les moises; posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 20, et bief.

Curé la chambre d'écluse; levé une porte à laquelle on a posé des plaques de poussée neuves; posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 21, et bief.

Curé la chambre d'écluse et fixé des vis d'arrêt dans les ventelles. Posé sept câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 22, et bief.

Posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles; curé la chambre d'écluse.

Ecluse n° 23, et bief.

Posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles; curé la chambre d'écluse et fixé des vis d'arrêt dans les ventelles.

Ecluse n° 24, pont n° 10, et bief.

Posé deux câbles neufs. Curé la chambre d'écluse et fixé des vis d'arrêt dans les ventelles; levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves. Réparé les buscs d'amont et d'aval de l'écluse.

Pont n° 11 (pont de chemin de fer).

Réparé à diverses reprises les estacades flottantes du pont de chemin de fer, ainsi que les ouvrages de défense.

Ecluse n° 25, pont n° 12, et bief.

Posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles; curé la chambre d'écluse. Levé une porte à laquelle il a été posé des plaques de poussée, ainsi que des vis d'arrêt dans les ventelles. Posé six jeux d'appareil de hissage au déversoir de décharge ainsi qu'une crémaillère en fer à l'amont du déversoir et replanchéié le pont du déversoir.

Ecluse de prise d'eau.

Posé des câbles neufs, ajusté les portes, et fait enlever le gravier et les pierres du busc par un plongeur.

Pont n° 13 (de Marlatt).

Réparé à différentes reprises les chemins de halage flottants. Coupé les chardons et les mauvaises herbes sur les berges et les terrains de l'Etat depuis l'écluse n° 13 jusqu'à Allanburgh, et réparé les berges depuis l'écluse n° 24 jusqu'à Allanburg. Coupé le trèfle qu'on a battu, et mis la graine en réserve pour en ensemencer les berges du canal.

Division n° 3.—Du pont n° 13 (de Marlatt) à l'aqueduc de Welland.

Pont n° 14 (Allanburgh).

Planchéié le pont et les abords.

Pont n° 15 (Port-Robinson).

Réparer les abords du pont sur une longueur de 400 pieds en abaissant les défenses, en abattant les vieux pilots et en enfonçant des neufs, en posant des pièces de revêtement et des chapeaux neufs.

Ecluse de Port-Robinson.

Réparé le pont volant du chemin public.

Pont n° 16 (Quaker-Road).

Réparé la pièce de revêtement du côté est; réparé et planchéié le pont de Harricane-Road ; transporté le maison de l'Etat du terrain où se déposent les déblais, pont sud, n° 16, sur le côté est du canal.

Magasin de Port-Robinson.

Enfoncé des pilotis et construit un nouveau bassin de 60 pieds de long, au magasin de Port-Robinson, et bâti un nouveau magasin.

Berges, fossés, etc., etc.

Curé les fossés et réparé les berges d'un bout à l'autre de la division ; curé aussi plusieurs fois le fossé du chemin empierré ; approfondi le fossé du côté est du canal, à la ferme de Marr ; établi des poteaux d'amarrage à Port-Robinson ; réparé et calfaté le bateau employé par les ouvriers pour le service des réparations, ainsi que le bateau plat n° 1 servant au transport des outils.

Division n° 4.—De l'aqueduc de Welland au havre de Port-Colborne.

Ecluse Welland.

Dragué la chambre d'écluse, qui était en mauvais état.

Aqueduc.

Ce grand ouvrage a été suffisamment complété pour permettre aux navires d'y passer dès l'ouverture de la navigation.

Vieux pont volant (Welland).

Renforcé le pont au moyen de fortes plaques et de boulons.

Pont volant neuf, n° 17 (Welland).

En bon ordre.

Pont n° 19 (Jonction).

En bon ordre.

Passage d'eau de Air-Line (Humberstone).

Changé de place le pont flottant du passage d'eau pour le service d'hiver, et replacé ce pont dans la position qu'il occupe en été, et prolongé ses abords.

Pont n° 21 (Humberstone).

Réparé le tablier du pont.

Chemins de halage flottants (tranchée dans la roche).

Réparé plusieurs fois les chemins de halage flottants.

Ecluse et pont de Port-Colborne.

Réparé le pont volant endommagé par la barge à vapeur D. D. Calvin.

Havre (Port-Colborne).

Aiguisé et enfoncé 145 pilotis en chêne, et construit un nouveau bassin à remorqueurs, de 350 pieds de long. Déplacé et réparé la jetée gravement endommagée par des ouragans. Extrait de la pierre d'une carrière pour en revêtir les berges du havre. Construit des cabinets d'aisance pour les matelots.

Maisons du maître de port et de l'éclusier, etc.

Construit une nouvelle cuisine à la maison de l'éclusier, et couvert une autre en bardeaux. Réparé la maison du maître de port. Enlevé les pierres du terrain de l'éclusier, et nivelé ce terrain. Fait 602 pieds de clôture pour entourer la propriété de l'éclusier, à Port-Colborne.

Arrière-fossés, berges, rigoles, etc.

Curé et réparé le fond du fossé allant de l'arrière-fossé au canal, au sud du passage d'eau d'Air-Line, côté sud du canal; aussi curé, empierré et couvert l'arrière-fossé de la rue King, à Port-Colborne. Creusé un fossé au sud de la ville de Welland; creusé aussi un fossé sur la concession entre Port-Colborne et Humberstone, allant de l'arrière-fossé au canal, ainsi qu'un arrière-fossé au nord et au sud de Humberstone, côté ouest du canal. Etabli un ponceau sous le chemin de halage, côté est du canal, concession 3, ainsi qu'un autre ponceau sous le chemin de halage, au coude Ranny, et construit un mur en pierre en arrière des lots du côté nord de la rue Principale, et du côté ouest du canal, à Humberstone. Fixé des poteaux d'amarrage et réparé les berges du canal dans toute l'étendue de la division. Charrié de la pierre et de la brique pour le bureau du péager du canal et celui de la douane à Port-Colborne.

J'annexe des états, marqués 'A' et 'B,' indiquant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buscs des écluses (neuves et vieilles) à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, chaque mois, durant l'exercice expiré le 30 juin 1887, ainsi qu'un état comparatif de la profondeur d'eau moyenne pour les mois de juin de 1886 et 1887, montrant que l'eau a été de trois pouces plus basse à Port-Dalhousie et de quatre pouces plus haute à Port-Colborne. La profondeur d'eau moyenne sur les buscs des nouvelles écluses à Port-Dalhousie en juin 1887 a été de 17 pieds 10 pouces, et de 16 pieds 6 pouces à Port Colborne.

"A."

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.			Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	15	5	14	9	Janvier	13	7	13	0
Août	14	10	14	4	Février	14	4	13	6
Septembre	14	6	14	0	Mars	14	6	14	1
Octobre	14	4	13	7	Avril	15	0	14	3
Novembre	13	7	12	11	Mai	15	4	15	0
Décembre	13	6	13	3	Juin	15	4	15	0

	pds.	pcs.
Profondeur moyenne, juin 1886	15	5
do 1887	15	2

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de la vieille écluse n° 27, du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Busc d'amont. Eau la plus haute.		Busc d'amont. Eau la plus basse.		Mois.	Busc d'amont. Eau la plus haute.		Busc d'amont. Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	13	10	13	1	Janvier	14	2	11	9
Août	13	9	12	9	Février	15	2	11	7
Septembre	13	11	12	2	Mars	13	11	12	4
Octobre	14	3	11	9	Avril	14	3	11	10
Novembre	15	3	11	6	Mai	13	10	13	2
Décembre	14	8	11	10	Juin	14	5	13	3

	pds.	pcs.
Profondeur moyenne, juin 1886	13	6
do	13	10

"B."

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Busc d'aval. Eau la plus haute.		Busc d'aval. Eau la plus basse.	
1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	17	10	17	3
Mai	18	2	17	8
Juin	18	1	17	8

Profondeur moyenne, juin 1887........17 pds. 10 pcs.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Busc d'aval. Eau la plus haute		Busc d'aval. Eau la plus basse.	
1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	17	3	14	8
Mai	16	9	16	0
Juin	17	4	16	2

Profondeur moyenne, juin 1887..........16 pds. 6 pcs.

VIEUX CANAL WELLAND.

DÉTAIL DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DU VIEUX CANAL WELLAND.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Coupé les pilotis en dedans des chemins de halage flottants, comme la chose avait été prescrite, pour permettre que ces chemins entre la Pointe Weaver et l'île Reed soient enlevés pour servir au barrage de l'écluse n° 1 du nouveau canal. Charrié et mis en pile du bois de construction pour les nouveaux ponts de la Pointe Weaver, et pour le pont court du chemin de halage en amont de cette pointe.

Pont de la Pointe Weaver.

Enlevé le vieux pont, coupé les palées de 2 pieds à 5 pieds au-dessous du niveau d'eau, couronnés avec du pin de 10 pouces sur 12, établi dessus de nouveaux chevalets, sur lesquels on a construit un nouveau tablier de 120 pieds de long, de 14 pieds de large, couvert de pin de 3 pouces, et d'un longeron de 6 pouces sur 8 boulonné de part en part aux poutres du pont.

Pont en amont de la Pointe Weaver.

Enlevé le vieux pont, façonné et mis en place de nouveaux chevalets pour servir comme murs de soutènement aux deux extrémités du pont, les premiers étant pourris; lambrissé les chevalets de pin de 2 pouces. Etabli sur ces chevalets le nouveau pont, de 24 pieds sur 12, planchéié en madriers de pin de 3 pouces, avec longeron de 6 pouces sur 8 boulonné de part en part aux poutres du pont.

Pont des fabriques de Welland-Vale.

Enlevé les vieux madriers de l'abord du pied du pont. Posé six nouvelles poutres de 6 pouces sur 12 et replanchéié en madriers de chêne de 3 pouces l'abord, qui a 24 pouces sur 30.

Curé le long pont flottant, peinturé le nouveau pont flottant au pied de l'écluse n° 2 et établi deux nouveaux poteaux d'amarrage; peinturé des maisons d'éclusiers; creusé les fondations pour les deux ponts de la Pointe Weaver, aussi construit et remblayé les abords de ces ponts. Réparé les berges et les chemins de halage en les revêtant en pierre depuis la Pointe Weaver jusqu'à l'écluse n° 2; curé les deux déversoirs de décharge et construit au passage à niveau de Binfield les murs du pont, qui avaient été emportés par les inondations du printemps.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Réparé le garde-corps de l'abord du pied du pont à la fabrique de haches; élevé le pont sur pivot de l'écluse n° 2, et ajusté les tirants de ce pont; soulevé le seuil de la cuisine de la maison de l'écluse n° 2, et mis dessous un support en pierre; établi une voussure sous le plafond de la cuisine, donné du jeu aux portes, posé un escalier devant la porte extérieure; enfoncé 20 pilots dans le coursier de décharge derrière la fabrique de haches; posé trois rangées de pièces de revêtement en chêne de 5 pouces sur 8 sur la file supérieure, une rangée sur la file inférieure, toutes solidement boulonnées aux pilots; enfoncé un double cours de palplanches pour la file supérieure, de 2 pieds de long dans la décharge, de 8 pieds de longueur dans les ailes, coupé les pilots à la hauteur convenable.

Pont du chantier.

Enlevé le vieux coffrage aux extrémités du pont jusqu'à 2 pieds environ au-dessous de la ligne d'eau, et reconstruit ce coffrage. Construit un nouveau pont de grillage en bois de 52 pieds sur 15, et planchéié ce pont en madriers pris au vieux pont. Construit deux nouveaux pontons pour le pont flottant en place et hors de place. Charpentes en bois couvertes de pin de 2 pouces, bien calfatées et goudronnées. Creusé et remblayé fondation pour pont de chemin de halage.

Ecluse n° 2, déversoirs de décharge.

Posé une nouvelle pièce de gorge à la ventelle du déversoir d'aval. Réparé la ferrure des deux déversoirs. Etabli deux nouveaux poteaux d'amarrage.

Pont de la rue Saint-Paul.

Défait l'approche du pied du pont. Exhaussé de 2 pouces l'extrémité aboutissant au chemin. Renouvelé l'approche avec du pin de 3 pouces, couvert de madriers en

chêne de $2\frac{1}{2}$ pouces sur 7. Posé un support pour le conduit du gaz sur la culée du pont. Enlevé et replanchéié en madriers de pin de 3 pouces, sur une longueur de 190 pieds, le chemin de halage sous le pont. Levé l'approche du pied du pont. Enlevé le poteau de l'angle extérieur d'aval. Façonné, mis en place et assujéti un poteau neuf. Enlevé les vieux madriers du talon du pont. Enlevé partie du bassin, 24 pieds de longueur, au magasin de Norris, pour faire place au pont temporaire, et replacé cette partie après l'enlèvement du pont temporaire. Enfoncé au travers du canal dix-neuf pilotis pour le pont temporaire, assemblés à tenon et surmontés de deux pièces de chêne de 5 pouces sur 6 boulonnées de part en part. Construit là-dessus un pont de 140 pieds sur 24, couvert de madriers de pin de 3 pouces ; posé des deux côtés des garde-corps de 5 pieds de haut avec garde-fou à l'axe du poteau, et planchéié le pont avec du madrier de 8 pouces sur 8. Construit, du côté d'amont du pont, un trottoir de 3 pieds de largeur, protégé par des garde-corps de 2 pieds 6 pouces de haut, et fait un escalier à l'extrémité du pont pour la commodité des piétons. Enlevé le pont et arraché les pilotis quand le nouvel abord a été achevé. Fait une nouvelle charpente pour arrêter le pont sur la pile d'appui, quand le pont est ouvert, et assujéti solidement cette charpente en place. Fait et assujéti solidement en place une pièce de défense au bout du talon du pont. Enlevé le garde-corps de l'abord où il le fallait pour faire place à la grue, le replaçant après que l'abord eut été complètement réparé. Détruit la vieille charpente de l'approche et enfoncé des pilots là où il en était besoin. Coupé ces pilots pour recevoir le plancher, et mis un plancher en madriers de 12 pouces couvert en pin de 3 pouces, sur lequel les maçons ont construit un nouvel abord en pierre. Posé au dessous de la ligne d'eau, sur les pilots, au devant de l'abord, deux rangs de pièces de revêtement en chêne de 6 pouces sur 10, solidement boulonnées de part en part avec des écrous de 1 pied 4 pouces aux pilots entre le revêtement et la maçonnerie de l'abord. Reconstruit le trottoir des deux côtés de l'abord après l'achèvement de la maçonnerie. Construit et mis en place cinq compartiments de garde-corps à l'extrémité du chemin de halage du pont, Fait et mis en place un léger pont de grillage en bois de 6 pieds sur 35, conduisant du trottoir au magasin aux voiles, pour remplacer celui qui a été démoli afin de faire place à la chaussée menant au pont temporaire. Construit un escalier montant du trottoir au pont du magasin aux voiles. Fait et posé sur leurs gonds deux portes dans le garde-corps. Creusé fondations pour nouvelle culée et construit une nouvelle culée en maçonnerie pour l'abord du pied du pont ainsi que de nouveaux murs en aile, remblayé les abords, qui ont été aussi macadamisés, et posé un pavillon de passage à niveau.

Maison du gardien du pont de la rue Saint-Paul.

Construit une nouvelle fondation pour la maison du pont, du côté d'aval, fait un nouveau cadre de porte, et ajusté, posé sur ses gonds et assujéti cette porte ; posé des solives dans la cave et dessus un plancher en madriers bruts de 2 pouces, transporté la maison de son ancien emplacement sur sa nouvelle fondation, posé dans la maison des solives neuves et un plancher de 1 pied 4 pouces, fait un nouveau support de cheminée, qui a été placé sous la cheminée avec 3 tablettes, et porte posée sur ses gonds, posé une semelle neuve dans la maison, réparé le lambrissage intérieur, les chambranles, taquets de fenêtres, etc., là où il en était besoin, fait et placé un nouveau cadre de porte et une porte pour la maison. Construit une plateforme et un trottoir devant la maison, couvert le devant de la plateforme d'un treillis, posé des garde-corps au bout et aux côtés de la plateforme là où il en fallait pour empêcher les accidents. Construit à un côté de la maison un escalier conduisant à la cave, arrangé la levée en talus, donné au nouvel ouvrage trois couches de peinture de blanc de plomb et d'huile. Replacé l'enseigne à la chaussée du pont ainsi que l'enseigne sur le trottoir.

Pont du ruisseau des Douze-Milles, etc.

Fait quelques réparations au pont. Enfoncé 17 pilotis à l'extrémité d'amont de la remise à chaloupe, revêtu le parement des pilotis de madriers en chêne de 3 pouces, à 5 pieds au dessus du niveau de l'eau, le revêtement ayant 70 pieds de longueur. Coupé les pilotis en haut du revêtement. Réparé la plateforme et la porte de la remise à chaloupe, brisées par la glace lors de l'inondation de février dernier.

Pont de la scierie de Shickluna.

Construit un nouveau pont de 24 pieds sur 16, sur le coursier de décharge de la scierie ; posé 4 poutres de 8 pieds sur 12 pouces, 2 poutres de 6 pieds sur 12 pouces. Planchéié le pont en madriers de pin de 3 pouces, sur lesquels il a été assujéti des longerons de 6 pouces sur 8, boulonnés de part en part aux poutres du pont. Reconstruit le coffrage à chaque extrémité du pont depuis la ligne d'eau jusqu'au sommet du pont.

Ecluse n° 3 et bief.

Fait et mis en place de nouvelles hausses mobiles au réservoir de décharge pour remplacer celles emportées par l'inondation. Posé 4 galets neufs au déversoir pour lever et baisser les hausses mobiles d'amont. Réparé les chemins de halage flottants, et établi deux nouveaux poteaux d'amarrage ; peinturé la maison de l'éclusier.

Bureau du canal.

Enlevé le vieux plafond de la salle de l'étage supérieur, et posé un nouveau lambris à l'avenant, avec voussure à l'intersection du plafond, et donné deux couches d'huile crue à cet ouvrage de 13 pieds sur 44 ; fait une cloison dans le grenier de la grange et posé des tablettes pour les modèles, mis des volets intérieurs aux fenêtres et fait divers changements et réparations ; posé une échelle. Lambrissé l'escalier conduisant au soubassement du bureau ainsi que le pourtour de la salle du soubassement à 4 pieds de hauteur, réparé les portes, etc.

Ecluse n° 4 pont et bief.

Enlevé le lambrissage de la maison de l'écluse n° 4, reparé les planches du toit, et couvert le bâtiment principal et la cuisine en bardeaux métalliques, auxquels il a été donné une couche de peinture à l'épreuve du feu. Posé des châssis dans 5 fenêtres. Réparé les portes, etc. Enfoncé un boulon de 1½ pouce dans le remplage du balancier, et dans la pièce supérieure de la porte d'amont, du côté de la ferme. Resserré les boulons du pont, et peinturé le pont. Réparé les chemins de halage flottants, remis en place et assujéti avec des chaînes les pilots flottants qui avaient été emportés lors de l'inondation ; réparé les garde-corps de ces chemins, qui ont été replanchéiés où il le fallait. Posé des plateformes aux portes des cuisines.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Levé le pont sur pivot, et fait des réparations au tablier de ce pont. Transporté la maison des éclusiers de l'écluse n° 6 à l'écluse n° 5.

Posé les ferrures du balancier de la porte d'amont, du côté du chemin de halage. Réparé et renouvelé les boulons des ferrures des balanciers de toutes les portes d'écluse. Entouré d'une clôture en fil métallique le terrain de la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 6, et bief.

Posé de nouvelles fondations sous le treuil, et remonté ce dernier ; enfoncé des boulons à goupille dans les portes d'amont. Réparé et renouvelé les boulons des ferrures de balanciers de toutes les portes d'écluse.

Chantier et atelier (Sainte-Catherine).

Achevé une porte pour l'écluse d'aval n° 7, donné deux couches de peinture à cette porte, qui a été ensuite lancée. Transporté et placé une grande porte d'écluse du chantier à l'étang en arrière de l'écluse n° 14. Terminé la charpente d'une porte pour l'écluse d'aval n° 3. Réparé les cabestans et les voitures du chantier. Fait deux échelles. Préparé les matériaux pour poser les tablettes destinées aux modèles dans la grange en arrière du bureau du canal. Réparé onze brouettes. Préparé et posé les lambris au plafond de la salle du bureau du canal. Fabriqué vingt-sept portes de déversoir de décharge sans ventelles et neuf autres munies de ventelles, faites de deux épaisseurs de madrier de chêne de 2 pouces, boulonnées de part en part, ayant 3 pieds 7 pouces sur 4 pieds 7 pouces.

Réparé et renforcé les sonnettes à déclic et le chalan. Mis sonnette à déclic sur chalan. Mis vingt bigues entre les poutres du pont et du fond du chalan. Coupé, aiguisé et garni de lardoises vingt-trois pilots pour les enfoncer dans la décharge de l'écluse n° 2. Mis des manches à vingt-quatre outils à enlever la glace. Fait diverses réparations aux maisons d'éclusiers et au matériel d'exploitation. Rempli la

glacière du chantier. Réparé les portes du pied de l'écluse n° 3. Réparé et placé le mouton sur le chalan pour enfoncer des pilotis au pont de la rue Saint-Paul. Ramené le mouton et appareillé le chalan pour aller à Dunnville. Oté les cales sous les ponts des écluses nos 4, 5 et 7, ceux-ci manœuvrant bien. Fait quelque charpente pour les secondes portes au pied de l'écluse n° 3. Enlevé et démonté les vieilles portes de l'écluse n° 7, et une autre vieille porte qui était dans l'étang du chantier. Peinturé la grue au chantier. Jointoyé et empilé des madriers pour lambrisser des portes d'écluse. Façonné des revêtements de chambranles et des moulures pour les portes et fenêtres de la salle du soubassement du bureau du canal. Fait 18 pieds de drain en bois de 12 pouces sur 14 pour le chemin de halage de l'écluse n° 4. Fait et mis en place des porches et deux contre-portes pour la maison de l'écluse n° 4.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Posé une paire de portes neuves au pied de l'écluse, et emporté les vieilles portes au chantier. Remplacé les vieux balanciers aux deux portes par de nouvelles barres pour fermer ces portes. Levé le pont sur pivot, mis un galet additionnel sous le talon du pont. Changé la position des galets sous le talon et le pied du pont. Réparé l'approche du pied du pont et replanchéié celui-ci. Posé couronne de roulement neuve en madriers au talon du pont.

Relevé les portes d'écluse dans l'étang de l'écluse n° 2, apporté et posé ces portes à la tête de l'écluse—côté du chemin de halage, après avoir enlevé la vieille. Posé de nouvelles soles sous les treuils et posé de nouveau cette porte, en la munissant d'un nouveau système de fermeture avec câbles en fil de fer au lieu de chaînes. Transporté la vieille porte d'écluse au chantier.

Coursier hydraulique.

Construit des clôtures en chevalets, aux extrémités supérieure et inférieure du lot de Riordon, grandeur 84 x 6 pieds, seuil 8 par 12 pouces reposant sur un seuil en chêne de 10 par 12 pouces, de 7 pieds de long avec armature en fer de ½ pouce des deux côtés. Portes à chaque extrémité de la clôture convenablement pendues et fixées de manière à permettre aux hommes venant par le coursier d'y passer. Réparé le pont, chemin de Thorold.

Ecluse n° 8 et bief.

Fait et posé de nouvelles vannes dans le déversoir de trop-plein. Replacé les soles sous les treuils. Renouvelé et réparé les boulons des balanciers dans toutes les portes d'écluse.

Ecluse n° 9 et bief.

Encadré et mis en place son nouveau balancier dans le vantail d'aval—côté du chemin de halage. Posé une nouvelle barre pour fermer l'écluse. Posé des soles et remis les treuils en place. Fait et posé de nouvelles passerelles sur la porte d'écluse d'amont, et posé un nouveau couvert pour les poulies.

Ecluse n° 10 et bief.

Défait la couverture de la cuisine de la maison et recouvert le toit en bardeaux métalliques; défait aussi la couverture de la salle à dîner et refait cette couverture en bardeaux de pin, donnant à ces deux toits deux couches de peinture à l'épreuve du feu.

Ecluse n° 11 et bief.

Fait et posé une porte temporaire en avant de l'ouverture dans le déversoir de trop-plein où la porte avait été emportée. Abaissé le bief et rempli l'ouverture en chêne de 3 pouces. Fait et posé un drain en bois de 112 pieds par 10 par 12 pouces, pour égoutter l'étang en arrière de l'écluse.

Ecluse n° 12 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 13 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé de nouvelles mains-courantes et passerelles aux portes d'aval.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Défait et porté le vieux pont tournant au chantier de l'écluse n° 21. Construit un nouveau pont tournant (système Howe) sur le canal. Dimension du chemin, 12 pieds par 78 pieds, avec crémaillère et engrenage simple. Peinturé le pont à trois couches et construit de nouvelles approches. Posé 200 pieds de trottoir, et construit un pont sur l'aqueduc du côté ouest de l'écluse. Fait et posé un porche à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 16 et bief.

Abaissé le bief et enlevé des pierres qui obstruaient le sas.

Ecluse n° 17 et bief et carrière du gouvernement.

Réparé la maison et les clôtures de l'éclusier ; posé une grue à la carrière.

Ecluse n° 18 et bief.

Réparé la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 19 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 20 et bief.

Enlevé les obstacles dans le déversoir. Enlevé et réparé une porte, qui a été posée de nouveau.

Ecluse n° 21 et bief.

Fait et posé un nouveau chapelet dans la maison de l'éclusier, ainsi qu'un porche, et peinturé la barraque de l'écluse.

Chantier et atelier (Thorold).

Construit une maison pour la roue au-dessus du pouvoir hydraulique. Construit un nouveau bateau pour les outils pour l'usage de l'équipe du bief de partage, dimension 12 par 30 pieds, par 2 pieds 6 pouces de profondeur, avec cabine et muni de banquettes de pierre et de pompes; aussi le bateau-outil, n° 3, au complet, pour l'équipe de la division n° 4, dimension 12 x 29 pieds, par 2 pieds 6 pouces de profondeur, avec cabine, muni de cordages et de pompes. Construit deux ras de carène pour les bateaux-outils, dimensions 16 par 4 pieds, par 1 pied 5 pouces de profondeur, et fait une rame pour ces ras de carène. Posé une scie à tenon dans l'atelier. Construit un nouveau chalan de levage, pour le service de réparations du bief de partage, dimensions 20 pieds de base, 50 pieds en dehors, et 5 pieds de cale, bigue 18 pieds de haut, avec deux estacades flottantes, de 72 x 26 pieds, munies de deux treuils et de tous les cordages, poulies, etc., nécessaires. Aménagé la cabine avec quatre lits, un poêle à charbon, et tout le nécessaire pour huit hommes. Posé le plancher dans l'atelier et la maison de la roue. Refait une paire de portes pour l'écluse n° 24. Fait un assortiment de patrons pour le nouveau pont tournant, à Marlatt's Crossing. Fait deux râteaux d'écluse de 30 pieds. Refait une porte pour l'écluse n° 16. Posé un nouveau plancher supérieur dans l'atelier, posé des voliges à l'extérieur et les peinturer. Fait six ciseaux à glace de 12 pieds. Posé de nouveaux étançons sous le plancher à pierre du chalan de l'Etat *Sir Charles* et posé une nouvelle pompe, et les planches de la couverture; calfaté une partie du chalan *Sir John*; réparé aussi et calfaté le chalan de levage *Hercules.*

Ecluse n° 22, pont Keefer et bief.

Reconstruit les portes du coursier, du côté du chemin de halage; jointoyé avec du ciment les murs de l'écluse et du coursier; levé et posé des plaques d'acier sous le pivot du pont; peinturé la maison de l'écluse.

Ecluse n° 23 et bief.

Jointoyé avec du ciment les murs de l'écluse et du coursier.

Ecluse n° 24, pont et bief.

Levé et posé des plaques d'acier sous le pivot du pont et réparé le plancher ; enfoncé huit nouveaux pilots au pied de l'écluse et enlevé l'ancien clayonnage, et posé un nouveau sur l'approche du pont. Posé un nouveau rouleau, et réparé les treuils et les hausses mobiles du coursier; levé la porte à la tête de l'écluse et le plongeur a remis le seuil en place ; reposé la porte sur le seuil au complet. Enlevé les vieilles portes, et posé une paire de portes nouvelles; posé un appareil Walton pour les manœuvres sans balancier. Replanchéié le pont sur le coursier 20 pieds par 32 pieds; construit un nouveau pont sur le coursier du moulin près de l'écluse, de 12 par 23 pieds. Reconstruit le double engrenage pour le pont tournant; dessiné le bief pour les réparations du printemps; les murs de l'écluse et du coursier jointoyés avec du ciment. Bouché une fuite d'eau dans le coursier.

Ecluse n° 25 et bief.

Enlevé un obstacle dans la ventelle d'alimentation ; construit une nouvelle passerelle de 4 pieds sur 30 à la tête de l'écluse ; fait un solide cadre en bois et posé une nouvelle ventelle d'alimentation dans le coursier. Rempli un affouillement et fait treize verges de mur en ciment ; construit un grillage en bois de 40 pieds sur 4 sous le vieux grillage en fer dans le coursier. Dessiné le bief pour les réparations du printemps ; jointoyé avec du ciment les murs de l'écluse et du coursier, et bouché une fuite d'eau dans le coursier.

Ecluse de prise d'eau.

Calfaté les portes de l'écluse.

Pont tournant de Hurst.

Réparé et replanchéié le pont et posé de nouvelles pièces et une plateforme pour supporter la culée.

Pont tournant de Marlatt.

Réparé l'approche à la tête du pont et réparé le tablier du vieux pont tournant et reconstruit une partie de l'approche au pied du pont, et posé un nouveau câble tournant. Construit un pont temporaire de 12 pieds de large et 90 pieds de long pendant qu'on bâtissait le nouveau pont. Démoli le vieux pont tournant et construit un nouveau pont du système Howe, de 12 pieds de large et 87 pieds de long; reconstruit les approches du nouveau pont tournant ; ballasté ces approches avec 80 verges de pierre et de gravier.

Pont tournant d'Allanburg.

En bon état.

Bief de Trois-Milles.

Nettoyé et creusé 260 verges du ruisseau du Castor. Enlevé la petite maison de dessus le coursier d'alimentation pour la placer sur le côté est du nouveau canal à Allanburg pour y établir une station de téléphone ; posé une plateforme et une cheminée à cette maison. Nettoyé et ouvert tous les fossés, etc. Revêtir 640 verges de la levée du canal avec de la pierre cassée, et réparé la brèche dans le déversoir de trop-plein à Higgin's.

Ecluse de chute, de prise d'eau et pont d'Allanburg.

En bon état. Bâti une nouvelle cuisine, fait une clôture, des trottoirs et diverses réparations à la maison de l'éclusier. Nettoyé les fossés, rempli les coulées, et réparé les levées, etc., de chaque côté. Planchéié le nouveau pont et les approches à Allanburg.

CANAL D'ALIMENTATION.

DEPUIS LE CROISEMENT DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND—23 MILLES.

De Dunnville à Stromness et Port-Maitland, la distance est de 6⅓ milles, et comprend deux écluses, quatre ponts tournants, trois déversoirs de trop-plein, et 36 vannes; un pont de péage de 600 pds. de longueur et 18 de largeur, et un tablier en aval du barrage de 640 pieds; onze piles de 10 pieds sur 18 et sur 15, et vingt-six portes de déversement; une maison pour le péager; 1,000 pieds de barrage flottant dans la Grande Rivière; 1,735 pieds de levée; huit portes de tête à l'entrée des étangs de moulins; 12 ponts fixes d'une longueur collective de 1,800 pieds; deux maisons d'éclusiers; deux maisons de gardiens de ponts; cinq ponceaux; maison et bureau du contrôleur; un atelier; un chalan pour les réparations et deux bacs. Depuis le lac Erié jusqu'à l'issue du canal, la profondeur de l'eau est de 19 pds., et la moyenne du tirant de l'éclusée dans les eaux basses est de 9 pieds. De Stromness à Boulton-Ditch, Marshville et au croisement, la distance est de 16½ milles, et comprend une écluse, trois ponts tournants, deux ponts fixes, un pertuis, trois aqueducs et deux fossés.

L'eau a été aussi abondante que d'ordinaire dans le bief culminant, et elle a suffi pour permettre aux scieries et aux fabriques le long de la ligne de ne pas suspendre leurs opérations pendant toute la durée de la saison de navigation. Il n'est arrivé qu'un seul accident pendant l'année, un petit chalan se heurta contre le caisson au pied de l'écluse de Port-Maitland, le 14 novembre; le choc produisit un trou à son avant et le fit couler en travers du busc. Le propriétaire et l'équipage l'abandonnèrent dans cette position, et le remorqueur *Douglas* le tira hors de l'écluse. J'ai fait démolir les côtés, l'avant et l'arrière, et 10 pieds d'eau le recouvrent à l'endroit où il se trouve, à environ 100 pieds en aval du pied de l'écluse.

Tous les billots submergés et tous les obstacles ont été enlevés du canal d'alimentation et de la tranchée entre Stromness et Port-Maitland.

Déversoirs de trop-plein.

Les billots et les rebuts charriés dans la Grande Rivière par les hautes eaux du printemps et engagés dans les vannes et en avant des déversoirs ont été enlevés et jetés dans le ruisseau au pied des déversoirs. Les portes de prise d'eau ont été réparées aux endroits où la glace les avait brisées; les chaînes et les crochets ont été réparés, les vis nettoyées et les tiges de levage redressées. Toutes les pièces de bois de dessus ont reçu une couche de peinture. Toutes les planches brisées et usées sur les ponts ont été enlevées et remplacées par des planches neuves.

Barrages, tablier et ponts fixes.

Le tablier en aval du barrage a été soigneusement réparé ainsi que le plancher inférieur sous le pont de péage. Six nouvelles portes de prise d'eau ont été posées et douze réparées. Le vieux tablier en planche et deux poutres pourries ont été enlevés du pont de péage, et de nouvelles ont été posées à leur place; on a aussi réparé le tablier supérieur des ponts fixes sur l'entrée des étangs des moulins de Smith et Marlatt, et les vannes réparées. Le vieux pont sur le coursier du moulin de M. Chamber's était pourri et dut être enlevé. Ce pont avait 92 pieds de long et 16 pieds de large, on l'a raccourci à 24 pieds par 12 pieds, les extrémités ayant été remplies d'argile et de gravier.

Ecluse de prise d'eau.

Les vantaux d'aval ont été réparés et les balanciers peinturés, les vis nettoyées, et les passerelles renouvelées. Les buscs ont été nettoyés et les rebuts enlevés d'en arrière des portes. Nouvelles chaînes posées, etc, etc.

Ponts tournants.

Les ponts tournants ont été levés de dessus leurs pivots, convenablement balancés et la lisse nivelée où la gelée l'avait dérangée. Les vieilles traverses sous les culées de tête et de pied ont été enlevées et on en a posé de nouvelles pour supporter le tablier. On a enlevé les vieilles planches usées ou brisées et on les a remplacé par

des nouvelles. Les talus autour des approches ont été remplis d'argile et recouverts de gravier où il avait été enlevé. Tous les ponts ont été peinturés.

Terrassement.

Le terrassement à travers la Grande Rivière a été réparé avec de la pierre et de l'argile, les ornières remplies et les fuites d'eau bouchées.

Aqueducs.

Les extrémités exposées dans les aqueducs ont été peinturées et les grillages dans les trous des puits ont été enlevés et nettoyés. Les barres ont été réparées et les grillages remis en place et convenablement fixés. Tout le bois de grève et les rebuts ont été enlevés de l'entrée des aqueducs et mis en pile et brûlés.

Ecluses.

Les buscs des écluses de Port-Maitland et au croisement et les chambres ont été nettoyés et tous les rebuts et dépôts enlevés, et le revêtement du derrière des portes réparé.

Baraques d'écluses et de ponts.

Toutes les baraques d'écluses et de ponts ont été peinturées, et on a fourni aux écluses et ponts des perches d'épinette rouge et des outils pour lever le bois. Réparé les chaînes des barrages flottants.

Levées du canal.

Le chemin de halage a été réparé et recouvert de pierre.

NOTES GÉNÉRALES.

Tous les engrenages de manœuvre des portes, ainsi que les nombreux déversoirs, ponts de voitures et de chemins de fer sur les canaux, et les machines qui s'y rattachent, ont été réparés et maintenus en bon état pendant toute la saison, et on en a fait autant pour les portes d'écluses sur les déversoirs.

Tous les chardons et les plantes nuisibles ont été coupés comme à l'ordinaire sur les terrains de l'Etat; les fossés et les aqueducs ont été partout curés, et approfondis là où il était nécessaire.

Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver.

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 12.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 28 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux dont j'ai la charge, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La navigation s'est close à Ottawa le 29 novembre, et aux Moulins de Kingston le 30. Elle s'est rouverte à Ottawa le 3 mai, et aux Moulins de Kingston le 2 mai 1887.

L'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation au niveau voulu sur les seuils des écluses et dans les différents biefs, depuis le bief culminant jusqu'à Ottawa.

Dans les biefs en descendant du bief culminant vers Kingston, le niveau sur le seuil d'amont à Newboro' (première écluse en descendant) est tombé au-dessous du niveau de navigation vers le milieu de septembre, et a continué à s'abaisser jusqu'à la clôture de la navigation, époque à laquelle il était à cinq pouces au-dessous du niveau normal.

Sur le bief des Moulins de Kingston l'eau s'abaissa au-dessous du niveau navigable, le 30 juillet, et continua à tomber jusqu'à la clôture, où il marquait 1 pied 4 pouces au dessous du niveau de navigation, ce qui montra la nécessité de maintenir l'eau de ce bief à 6 pieds 9 pouces dès l'ouverture de la navigation sur le busc d'amont comme on en avait l'habitude jusqu'à présent.

Les crues du printemps cette année sur la rivière Rideau ont été plus fortes que d'habitude, et la glace lors de la débâcle était extraordinairement solide. Cela a été sans doute causé par la forte chute de neige et par le froid constant de l'hiver dernier. Heureusement le froid des nuits pendant ces crues et le manque de pluies ont empêché l'eau de monter aussi rapidement qu'elle l'aurait fait autrement. Le nouveau barrage de Hogsback a soutenu sans souffrir l'effort de cette crue, mais je recommanderais fortement d'agrandir la décharge de Hogsback en approfondissant encore le chenal du côté sud du barrage, et ainsi de poser une estacade depuis le barrage jusqu'à la pointe Angus, distance d'environ 1,600 pieds pour maintenir la glace solide de la baie, qui en général cause tout le dommage à nos ouvrages.

Tous les ponts pour les voitures entre Hogsback et Ottawa (sauf les nouveaux ponts de fer à New-Edinburg) ont été plus ou moins endommagés.

La crue des eaux à l'extrémité de Kingston n'a pas été aussi forte que d'habitude; parce que la chute de neige dans cette partie du pays a été comparativement légère comparée à la section d'Ottawa, et n'a éprouvé aucune difficulté à passer par nos déversoirs.

On devrait cependant prendre des mesures pour retenir les eaux du printemps en construisant des barrages aux points importants. On a fait, l'automne dernier, des relevés hydrographiques préliminaires des lacs Rock et Bush, et des négociations sont actuellement entamées avec les propriétaires des emplacements où l'on construira ces barrages.

Moulins de Kingston.

Une paire de nouvelles portes d'écluse, et posé du gravier sur le barrage.

Un dragueur fut employé pendant deux mois pour approfondir le chenal entre la Pointe Bermingham et l'entrée de la tranchée conduisant aux moulins Brewer. Le chenal s'était rempli de billots submergés et autres débris, sur lesquels les bateaux se plaignaient qu'il n'y avait pas assez d'eau, et qu'ils cassaient leurs roues.

Moulins de Brewer, d'amont.

Terrassement du barrage renforcé, et réparations générales à la station.

Pont de Brass' Point.

Un nouveau pont de 500 pieds a été construit sur le chenal à cet endroit pour réunir le côté de Stormington à celui de Pittsburg. On a eu beaucoup de difficulté à noyer quelques-uns des caissons, à cause de la nature du fond, on a trouvé à un endroit trente pieds d'eau et de vase. Le pont est maintenant terminé et ouvert au public.

Jones' Falls.

Une paire de nouvelles portes d'écluse ; nouvelle cuisine pour la maison de l'éclusier ; renouvelé les balanciers.

Davis' Station.

Construit un barrage en amont et en aval de l'écluse, qui fut ensuite vidée, et une partie du mur de l'écluse et du seuil inférieur reconstruite.

Chaffey's.

Renouvelé le barrage.

Newboro'.

Réparé les portes d'écluse.

Poonamalie.

Réparé le grand barrage.

Smith's Falls.

Une paire de nouvelles portes d'écluse, barrage replanchéié, digue de pierre construite à l'ouest du barrage pour empêche l'eau de s'échapper du bassin.

Old Slys.

Nouvelle maison et cuisine en pierre ajoutées à la maison de l'éclusier. Deux nouveaux piliers à l'entrée de l'écluse.

Carrière de Clowe.

Nouveau barrage et réparations aux portes.

Burritt's Rapids.

Nouveau barrage, une paire de balanciers, et allonge à la maison de l'éclusier.

Long-Island

Nouvelle jetée de protection en aval du barrage, nouvelle estacade à la tête de l'île, et deux ouvertures pratiquées dans le barrage de White Horse.

Hog's Back.

Reconstruit le grand barrage ; nouveau pont tournant à l'écluse ; et chemin entre les écluses de Hartwell et de Hog's Back nivelé et recouvert de gravier.

Ottawa

Une paire de nouvelles portes pour le n° 7, et réparé les portes des écluses nos 2 et 3 ; réparations générales faites aux pertuis, chaînes, poulies, etc.

Réparations générales au quai autour du bassin.

La navigation n'a pas été interrompue durant la saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 13

CANAL TAY.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
Ottawa, 1er octobre 1887.

Rapport pour l'exercice terminé le 30 *juin* 1887.

La maçonnerie des écluses nos 1 et 2 à la baie Beveridge, a été terminée et les portes d'écluse ont été construites et seront prêtes à laisser entrer l'eau.

Le coffrage à l'entrée a été terminé durant l'hiver, et a été rempli de pierre.

Un dragueur a été occupé pendant l'automne et le printemps à creuser l'entrée entre les piliers jusqu'à la profondeur nécessaire.

La tranchée à travers les marais à Beveridge a été terminée, les talus parachevés, et les côtés enrochés.

Les levées entre les écluses nos 1 et 2 ont aussi été parachevées et mis en bon état.

Le barrage régulateur en travers de la rivière a été complété et était prêt à recevoir l'eau.

A l'extrémité de Perth, un dragueur a été constamment employé à creuser le lit de la rivière proprement dite, et à ouvrir de nouveaux chenaux à travers les méandres de la rivière. Un grand nombre d'hommes ont aussi été employés à parachever les levées et à les enrocher où c'était nécessaire.

Les entrepreneurs comptent terminer leur contrat, de bonne heure, cet automne, entre le côté est du pont rouge de Perth et la baie Beveridge.

On n'a encore commencé aucun ouvrage pour former à Perth le bassin qu'on se propose de creuser à l'ouest du pont rouge.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 14.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 20 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel sur les constructions qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La navigation a été close le 23 novembre et s'est ouverte le 27 mars. L'eau sur les différents biefs a été maintenue au niveau réglementaire, c'est-à-dire cinq pieds sur les buscs d'écluses. Le nombre d'éclusées pendant la saison a été de 1,574. La navigation n'a subi aucune interruption pendant la saison. Les réparations suivantes ont été faites:—

Fenelon Falls.

Aucune réparation considérable n'a été faite ici parce qu'il est probable qu'on changera de place la glissoire se rattachant aux nouveaux ouvrages à cette station.

Rivière Scugog.

Les chicots ont été enlevés dans la rivière.

La balise posée à l'embouchure de la rivière a été réparée et on y a entretenu une lumière qui a rendu de grands services à la navigation. Il y a eu augmentation de trafic sur ce bief.

Bobcaygeon.

Un certain nombre de vieux piliers submergés, qui servaient autrefois à la vieille scierie, et qui nuisaient à la navigation, ont été enlevés. On a mis du gravier sur le barrage, un grand nombre de tirants, que la glace avait enlevés, ont été remplacés. Les réparations de ce barrage occasionnaient une dépense annuelle. Ce barrage est très vieux et dans un état bien délabré. Il y aurait grand besoin d'un nouveau barrage et il serait très facile d'en construire un nouveau sur le rocher plat en aval du barrage, sur lequel il y a peu ou pas d'eau à cette saison de l'année.

Buckhorn.

Les ouvrages sous le contrôle du département à cette station sont en assez bon état. Il faut de nouveaux pertuis sur le côté sud pour augmenter la décharge aux époques des hautes eaux. Les nouvelles écluses ici sont à peu près terminées, et à la prochaine saison la navigation pourra s'en servir.

Lovesick et Burleigh.

Les écluses et barrages à ces stations seront terminés à la fin de l'année, et seront prêtes pour la navigation à la prochaine saison.

Pointe Young.

Le nouveau barrage récemment construit a répondu aux fins pour lesquelles il avait été construit. L'écluse ici est sous le contrôle du gouvernement provincial, et le trafic y est considérable.

Lakefield.

Le barrage à cette station est maintenant terminé, et a retenu l'eau du lac à une bonne hauteur pour la navigation pendant toute la saison.

Peterborough.

La sciure de bois est toujours jetée dans la rivière et cause à la navigation le même inconvénient dont j'ai parlé dans mes rapports précédents. Un nouvel épaulement a été construit à l'entrée d'amont de l'écluse, sur le côté ouest, et a sensiblement amélioré la navigation. Deux nouvelles assises supérieures ont été posées à toutes les portes. De nouvelles estacades conductrices ont été placées sur le côté est de l'entrée d'amont, pour protéger les navires contre le fort courant d'eau qui passe par les glissoires. Plusieurs des jetées conductrices, que la glace avait endommagées, ont été réparées.

Hastings.

Le barrage, qui perdait beaucoup d'eau, a été réparé. Un batardeau de 650 pieds de long a été installé en travers de la rivière pour arrêter l'eau en avant du barrage. Des débris, ayant une profondeur de 8 ou 10 pieds sur toute la longueur du barrage, ont été enlevés de dessus le lit de roc. On a trouvé en enlevant ces débris qu'il n'y avait jamais eu de seuil transversal, ni aucune sorte de chambre pour arrêter l'eau en avant du barrage, mais que les semelles des courbes, qui étaient de dimensions et de longueurs différentes, étaient simplement recouvertes de pierre et de gravier libre (dont tout le sable et les petites pierres avaient été lavés par l'eau). Les semelles ont été coupées de longueurs égales, et une rangée de pièces de bois de 12 sur 12 pieds, d'une ou deux pièces de hauteur, a été étriquée sur le roc et boulonnée dans le roc. Toute la partie supérieure du barrage a été recouverte d'une double rangée de planches de 2 pouces, depuis le dessus jusqu'aux semelles transversales. La face des semelles transversales a été bousillée avec de l'argile et sur cette argile on a jeté une couche de gravier d'une épaisseur de 4 pieds sur le côté inférieur, et par dessus le tout le perré. Le barrage est maintenant parfaitement étanche.

La glace a enlevé une partie du vieux revêtement sur le côté d'aval du barrage, et emporté environ 50 pieds du coffrage sur lequel reposait le tablier inférieur.

Chisholm.

Deux jetées ont été construites à l'entrée du canal dans lesquelles on a fait des encoches pour les aiguilles qui ont été fournies. Les écluses sont en bon état de service, et la navigation ne serait aucunement interrompue sur une distance de vingt-cinq milles si ce n'étaient les ponts fixes du chemin de fer de l'Ontario Central et du comté, sur le canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 15.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 4 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre :—

La navigation s'est fermée le 4 janvier et s'est ouverte le 20 avril, cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Année.	Navires.		Tonnage.		Péages perçus.	
	Allant au nord.	Allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.
1886.	Nombre.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.	$ cts.
Juillet	163	122	9,106	9,372	93 65	172 00
Août	122	110	8,308	5,097	110 00	79 00
Septembre	90	80	8,207	4,985	105 00	88 00
Octobre	130	109	12,406	13,957	38 11	98 14
Novembre	40	54	1,974	2,209	42 32	56 45
Décembre	26	18	1,472	1,712	32 45	24 22
1887.						
Janvier	2	3	106	141	4 10	2 30
Avril	3	2	101	115	2 10	4 00
Mai	94	59	3.784	3,512	103 11	88 11
Juin	124	98	9,108	7,542	94 21	88 44
Totaux	794	655	54,632	48,462	625 05	700 66

A ce chiffre total de $1,325.71 de péages perçus, il faut ajouter la somme de $750 payée comme commutation par les steamers *Marion* et *Neptune*, ce qui porte le grand total à $2,075.71.

Je suis heureux de faire rapport qu'à l'exception du mur de soutènement à l'entrée du sud, les constructions de ce canal ont parfaitement résisté pendant l'exercice financier, et sont maintenant en bon état pour le service.

Un crédit spécial ayant été affecté aux réparations de l'entrée du sud, on les commencera de suite afin de les terminer avant l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 16

TRAVAUX DU HAUT DU SAINT-LAURENT ET DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 21 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur des ouvrages sous mon contrôle pendant l'exercice 1886-87, allant généralement jusqu'à date.

Les ouvrages dont je parle sont le canal Murray et le rapide des Galops, améliorations du haut du Saint-Laurent.

Canal Murray.

Ces ouvrages sont situés à la tête de la baie de Quinté, et s'étendent depuis le chenal, à travers l'isthme de Murray jusqu'à la baie de la Presqu'Ile, sur le lac Ontario, port naturel qui sera la tête de la navigation de la rivière à l'ouest.

Ce "havre de refuge" de la rive nord-est du lac est situé près du village de Brighton, à environ 75 milles à l'ouest de Kingston et à moins de 120 milles de Port-Dalhousie, entrée du canal Welland.

Ces ouvrages couvrent une distance de 9½ milles, et consistent en :—

1° La tranchée—ou canal proprement dit—à travers l'isthme, et la formation au moyen de dragage et de jetées, d'entrées convenables aux deux bouts, soit une distance de six milles, situés sur une ligne directe à partir de l'eau navigable dans la baie de Quinté, en passant à travers la Pointe du Midi, le marais de Dead Creek, le Creek Wouse, et vers le quai de Brighton.

Le canal est en réalité un chenal sans écluse, et est traversé par un pont de chemin de fer et trois ponts de routes carrossables.

2° La formation par dragage d'une nouvelle entrée et d'un chenal jusqu'au havre à travers le *Middle Ground* et autres battures qui barrent l'entrée actuelle, ainsi qu'un chenal près de la rive de Brighton pour relier le havre à l'entrée du "strait," distance d'environ trois milles.

La largeur du chenal à travers l'isthme est d'environ 80 pieds au fond, et celle des entrées de ce chenal de 200 pieds, avec une profondeur à l'eau basse ordinaire (ou zéro de la jauge du port de Toronto) de 12 pieds 6 pouces, soit un bon pied plus profond que le niveau de la batture du Télégraphe et autres battures de la baie de Quinté.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'Ile est en forme de cloche, et varie en largeur de plus de 1,000 pieds en dehors du phare principal, à 200 pieds dans le chenal à la hauteur du phare de la Pointe au Sel, avec une profondeur maximum de 16 pieds.

En parlant de ce havre et la nouvelle entrée, on attire de nouveau l'attention du département sur la nécessité d'agir immédiatement en vue de protéger le bois debout qui reste sur la péninsule de la Presqu'Ile.

Les progrès faits dans les travaux durant la dernière saison ont été généralement satisfaisants ; six dragueurs ont été continuellement employés sur la tranchée, résultant dans l'achèvement presque complet de la nouvelle entrée et du chenal à travers les battures dites "*Middle Ground*" et *Calf Pasture*."

Dans le canal, le roc a été atteint à peu de profondeur dans le voisinage de l'emplacement du pont de Brighton, et l'on suppose qu'il s'étend d'une manière irrégulière sur une distance d'environ 2,000 pieds, à cette exception près, et quelque roc au fond du canal près de *Gould's clearing*, le gros de l'excavation sur cette partie des travaux est terminée.

L'excavation qui reste à faire consiste principalement dans l'achèvement du prisme du canal jusqu'à sa pleine profondeur et alignement, y compris le nivellement du plafond, ainsi que le creusage des fossés latéraux, le parachèvement des levées, du chemin de halage, etc., et la formation d'un chenal près de Brighton, pour relier le havre à l'entrée d'amont dans le *strait*."

La protection des levées avec du perré a été commencée à l'entrée de la baie de Quinté.

Les jetées aux deux entrées sont bien avancées, et seront terminées de bonne heure la saison prochaine.

La maçonnerie et le tablier du pont de voitures de Smithfield a été commencée et terminée pendant la dernière saison.

Le tablier et les approches du pont de voitures de Trenton ont également été terminés, ainsi que le tablier du pont du chemin de fer de l'Ontario Central, et le chemin permanent se rattachant à cette dernière construction a été replacé dans son alignement original.

Il ne reste donc plus qu'un seul point à construire, c'est-à-dire celui du chemin de Brighton.

Le contrat a été fait avec MM. J. D. Silcox et Cie, le 24 août 1882, et subséquemment, en 1886, un contrat pour la charpente supérieure du pont du chemin de fer, a été accordé à la *Dominion Bridge Company*, et celui des trois ponts de voitures à M. R. Waddell, de Trenton.

Améliorations du rapide des Galops.

Ces ouvrages sont situés près de l'extrémité ouest des canaux de Williamsburg, à environ 7 milles en aval de Prescott, et c'est le premier de la série des rapides qui interrompent la navigation du Saint-Laurent.

Les améliorations qu'il s'agit de faire consistent dans l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, en faisant au moyen de tranchées sous-marines, un chenal droit à travers le rapide, en traversant les cinq principales battures à fleau d'eau, sur une distance de trois quarts de mille, et mesurant environ 2,000 pieds de large dans la ligne centrale du chenal.

Ces battures devront être creusées de manière à obtenir une profondeur de 17 pieds à l'eau basse ordinaire, avec un chenal parfaitement droit d'au moins 200 pieds de large au fond.

L'exécution de ces travaux a été difficile, et quelques fois très dangereuse, parce qu'ils se faisaient dans le chenal principal de la rivière, dans un courant rapide, et comme à la batture inférieure, très agité, à une distance considérable de la rive, et exposés de plus à de fréquentes interruptions de la part de la navigation, tandis qu'on ne permettait aucunement à l'entrepreneur de l'entraver au cours de l'exécution de son contrat. Néanmoins, en déployant beaucoup d'habileté et de persévérance, on a maintenant terminé avec succès la partie la plus difficile et la plus importante du contrat, et l'on prévoit donc, que dans des circonstances ordinaires, ces travaux seront complètement terminés l'année prochaine.

Saison de 1887.

Le dragueur à chaîne a commencé les opérations sur l'*Upper Bar* le 4 mai, et les continuera jusqu'à la fin de la saison.

Le "Torpedo" ou chalan-torpilleur a commencé les opérations le 26 mai et fut occupé jusqu'au 18 juillet à forer et pétarder une petite batture située dans le chenal immédiatement en aval de la Lower-Bar.

Ayant ainsi terminé toutes les opérations de forage et de pétardement, exigées en vertu du présent contrat, le chalan a été mené au canal des Galops et y resta jusqu'à la fin de la saison.

Ci-suit un état des travaux faits jusqu'à présent :

1. *Upper Bar.* Forage et pétardement terminés; dragage aux trois quarts terminé.
2. *North Shoal.* Forage et pétardement terminés ; dragage pas encore commencé.
3. *Caledonia Shoal.* Forage et pétardement terminés ; dragage pas encore commencé.
4. *Island Shoal.* Forage et pétardement terminés ; dragage terminé.
5. *Lower Bar.* Forage et pétardement terminés ; dragage presque terminé.

5*a* *Batture extérieure.* Forage et pétardement terminés; dragage pas encore commencé.

Les travaux ont été commencés en 1880, en vertu d'un contrat accordé à W. Davis et Fils, qui l'ont transféré, en 1882, à MM. E. E. Gilbert et Fils, les entrepreneurs actuels.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

M. A. P. Bradley, TOM. S. RUBIDGE,
Secrétaire, dépt. des chemins de fer et canaux, *Ingénieur-dirigeant*
Ottawa.

ANNEXE No 17.

Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Nº du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.
2	Richard Fuller.
3	F. J. Barnard.
4	Oliver, Davidson et Cie.
5	Joseph Whitehead.
5*a*	Joseph Whitehead.
6	Guest et Cie.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.
8	Murray Steel and Iron Co.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.
10	West Cumberland Iron and Steel Co.
11	Naylor, Benson et Cie.
12	Hon. A. B. Foster.
13	Sifton et Ward. Purcell et Ryan.
14	Sifton et Ward. Jos. Whitehead (compléter le contrat nº 14).
15	Joseph Whitehead.
16	Cie du chemin de fer du Canada Central.
17	Anderson, Anderson et Cie.
18	Cie de transport de la Rivière-Rouge.
19	Moses Chevrette.
20	Merchants Lake and River Steamship Co.
21	Patrick Kenny.
22	Holcomb et Stewart.
23	Sifton et Ward.
24	Oliver, Davidson et Cie.
25	Purcell et Ryan.
26	James Isbester.
27	Merchants Lake and River Steamship Co.
28	Cie de transport de la Rivière-Rouge.
29	Cooper, Fairman et Cie.
30	Robb et Cie.
31	Patent Bolt & Nut Co.
32	Cooper, Fairman et Cie.
32*a*	LeMay et Blair.
33	Kavanagh, Murphy et Upper.
34	Cie de transport du Nord-Ouest.
35	Cooper, Fairman et Cie.
36	William Robinson.
37	Heney, Charlebois et Flood.
38	Edmond Ingalls.
39	John Irving.
40	Gouin, Murphy et Upper.
41	Purcell et Cie.
42	Manning, Macdonald, McLaren & Co.
43	Joseph Upper et Cie.
44	West Cumberland Iron and Steel Co.
45	Barrow Hœmatite Steel Co.
46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.
47	Patent Bolt and Nut Co.
48	John Ryan.
49	Richard Dickson.
50	Miller Frères et Mitchell.
51	Dominion Bolt Co.
52	Cie de transport du Nord-Ouest.
53	Barrow Hœmatite Steel Co.
54	Guest et Cie.
55	West Cumberland Iron and Steel Co.
56	Cie de Ponts de Kellogg.
57	The Truro Patent Frog Co.
58	W. Hazelhurst.
59	Whitehead, Ruttan et Ryan.
60	D. O. Mills.
61	D. O. Mills.
62	D. O. Mills.
63	D. O. Mills.
64	Ryan, Whitehead et Ruttan.
65	James Crossen.
66	Bowie et McNaughton.
67	Moncton Car Co.
68	Ontario Car Co.
69	Cie de transport du Nord-Ouest.
70	Cie de transport du Nord-Ouest.
71	Cie de Ponts de Toronto.
72	Ontario Car Co.
73	Cie de Ponts de Toronto.
74	Wm. Gooderham, jeune.
75	Pillow, Hersey et Cie.
76	Cooper, Fairman et Cie.
77	Stubbs et Cie.
78	Skead et Haycock.
79	The Truro Patent Frog Co.
80	James Crossen.
81	Dunlop et Rannie.
82	Ontario Car Co.
83	James Crossen.
84	Ontario Car Co.
85	Nobles et Follis.
86	Fairbanks, Morse et Cie.
87	James Crossen.
88	Walter Oliver.
89	J. Patterson.
90	Ferris, Paul et Milwar.
91	Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique
92	Andrew Onderdonk.
93	Andrew Onderdonk.
94	Horton et fils.
95	Bayliss, Jones et Bayliss.
96	Guest et Cie.
97	John McDonald.
98	Colin Nicol Black.
99	Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique.
100	A. Onderdonk, gare, Yale.
101	A. Onderdonk, gare, Lytton.
102	A. Onderdonk, gare, Ashcroft.
103	John Philip Bacon, réservoirs à l'eau.
104	A. Onderdonk, gares.
105	Wilson et McCready, remise à locomotives.
106	Head Wrightson et Cie.
107	James Leamy et Donald McGillivray, reconstruction du quai à Port-Moody, C. B.

ANNEXE No 18.

NAVIGATION DU ST-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermé-diaires.	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's Landing	Canal Cornwall	10½	1,065¼
Dickinson's Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle	Canal de la Pte-Farran	¾	1,071
Ext. sup de l'île de Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Têtes des rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅝	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île Ste-Marie	Sarnia	Rivière Ste-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Ste-Marie	Rivière Saint-Marie	47	1,985¾
Sault Ste-Marie	Tête du Sault Ste-Marie	Canal du Sault-Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Sault Ste-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,188¾ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 19.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston :—

Nº de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses. No.	Ecluses. Ascens. à l'eau basse.		Digues. No.	Digues. Longueur	Digues. Hauteur.	Longueur de canal artificiel à chaque station.
		Milles.		Ascens. pds.	pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82	0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	
2	Hartwell's	4¼	2	22	0	.....	100	28	4·00
3	Hogsback	5½	2	13	6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10	0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27	0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10	6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15	2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10	0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25	0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4	9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10	10	1	343	8	0·06
12	Old Slys	6[illegible]½	2	15	6	1	250	20	0·25
13	Smith's Falls	61½	4	33	9	2	600	24	0·13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7	9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4	0	1	609	9	0 06
	Ascension totale à l'eau basse	......	....	292	3				
				Chute.					
16	Isthmus	87½	1	4	0	.....	......	......	1·25
17	Chaffey's	92	1	12	6	.....	......	......	0·13
18	Davis	94½	1	9	0	1	300	15	0·06
19	Jones' Falls	97¼	4	60	0	1	300	60	0·25
20	Brewer's Upper Mills	108¼	2	19	0	1	200	20	1·75
21	do Lower Mills	110	1	14	2	1	200	12	4·25
22	Kingston Mills	120¼	4	46	8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	.....	.....	.....	.....	......	......	......
	Chute totale à l'eau basse	......	....	165	4	.....	......	......	......
	Total	......	47	......		24	15,472	......	16·46

ANNEXE No 20.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1886, et de leur ouverture au printemps de 1887.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 novembre 1886.	5 mai 1887.
Canal Beauharnois	1er décembre 1886.	3 mai 1887.
Canal Cornwall	8 décembre 1886.	4 mai 1887.
Canal Williamsburg	4 décembre 1886.	30 mai 1887.
Canal Welland—		
Nouveau canal } Ancien canal }	4 décembre 1886.	4 mai 1887.
Ecluse et digue Sainte-Anne	27 novembre 1886.	4 mai 1887.
Canal Carillon } Canal Grenville }	30 novembre 1886.	2 mai 1887.
Ecluse et digue de la Culbute } Chute à Blondeau }	30 novembre 1886.	1er mai 1888.
Rideau { Kingston-Mills	30 novembre 1886.	2 mai 1887.
Rideau { Ottawa	29 novembre 1886.	3 mai 1887.
Ecluse Saint-Ours	30 novembre 1886.	2 mai 1887.
Canal Chambly	1er décembre 1886.	5 mai 1887.
Canal Erié (New-York)	1er décembre 1886.	7 mai 1887.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	4 janvier 1887.	20 avril 1887.
Travaux du canal Trent	23 novembre 1886.	27 mars 1887.

ANNEXE No 21.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1886 et le 30 juin 1887.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.		Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Canadien du Pacifique...	Contrat	8,519...	Jas. Leamy et D. McGillivray...	7 sept. 1886	Démolir et rebâtir une partie du quai à Port-Moody, C.B
Ch. de fer Intercolonial..............	do	8,523...	John F. Teed	8 do 1886	Construire une station pour voyageurs et un hangar à fret, Dorchester, N.-B.
do	do	8,456...	Chas. Cammell et Cie (limitée)	26 juillet 1886	Fournir 2,000 tonneaux de rails d'acier, 67 lbs. par verge, avec éclisses, pour le chemin de fer Intercolonial, livrés au quai du ch. de fer Interc., à Richmond ou à Halifax, N.-E.
do	do	8,476...	Moss Bay Hæmatite Iron and Steel Co. (Limitée)............	7 do 1886	Fournir 230 tonneaux de rails d'acier et éclisses, pour le contrat nº 8,419.
do	do	8,477...	G. P. Jardine et Paul Lea........	19 do 1886	Eriger une station pour voyageurs à Glengarry.
do	do	8,495...	Jas. Harris et Cie.....	30 do 1886	Construire 30 wag. ferm., livrés sur voie, à St-Jean, N.-B.
do	do	8,499...	Peter Nadeau.........................	9 août 1886	Construire une gare pour voyageurs à Belledune.
do	do	8,501...	James Crossen	23 do 1886	Construire un wagon-salon, livré à la jonction de la Chaudière.
do	do	8,524...	Patk. A. Fahey	4 sept. 1886	Const. un mur à la plateforme de la rue Young, Halifax.
do	do	8,528...	Frs Soucy	10 do 1886	Construire un hangar à fret à Notre-Dame du Portage.
do	do	8,529...	Geo. Fleming et Fils	10 do 1886	Construire un pont en fer pour piétons, à la rue Dorchester, St-Jean, N.-B. Elargir le pont à la rue Wall.
do	do	8,530...	A. Grant et Fils.....................	10 do 1886	Construire un caisson de protection près du pont de la rivière Ristigouche, à la station de Métapédia, Qué.
do	do	8,531...	Rhodes, Curry et Cie................	2 do 1886	Construire un quai à houille à la rue Young, Halifax.
do	do	8,535...	do	17 do 1886	Eriger une gare et un hangar à fret, Beaver-Bank, N.-E.
do	do	8,547...	Cie de chemin de fer Albert.....	19 oct. 1886	Hypothèque garantissant le remboursement au gouvernement de $15,000 avancées à la compagnie comme prêt en vertu de l'acte 49 Vic., c. 10, pour un ch. de fer de Hopewell à Salisbury, ligne d'aliment. de l'Intercol.
do	do	8,571...	F. B. Atkinson......................	17 sept. 1886	Pétarder et enlever du roc au bassin de Davies, Lévis, Qué.
do	do	8,572...	Rhodes, Curry et Cie................	11 oct. 1886	Addition à l'atelier de réparation, Saint-Jean, N.B.
do	do	8,573...	do	4 do 1886	Gare et hangar à fret à Derby, N.-B.
do	do	8,580...	Chas. Cammell et Cie (limitée).	27 do 1886	Fournir 12,000 tonnes de rails à rebord en acier Bessemer, 67 lbs. par verge, livrés au quai du chemin de fer, à Halifax, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.

do	....	do	8,581...	do ...	27	do	1886	Fournir 300 tonnes de rails d'acier à rebord Bessemer, 56 lbs. par verge, livrés sur le quai du chemin de fer à Halifax, N.-E., pour l'embranchement de Windsor.
do	....	do	8,584...	Arcade Lemieux...............	1er	avril	1886	Transborder du fret à la Jonction de la Chaudière.
do	....	do	8,588...	J. Harris et Cie...............	12	do	1886	Construire 50 wagons à houille de 35 pieds de long, livrés à Saint-Jean, N.-B.
do	....	do	8,618...	Rhymney Iron Co. (limitée)....	3	do	1886	Fournir assez d'éclisses pour les 12,000 tonnes de rails d'acier : *i e*, contrat n° 8,580.
do	....	do	8,619...	do ...	3	do	1886	Fournir 19 tonnes d'éclisses pour les 300 tonnes de rails pour l'embranch de Windsor : *i e.*, contrat n° 8,581.
do	....	do	8,625...	Lévite Thériault	13	sept.	1886	Construire des caissons pour être ajoutés au quai du chemin de fer à la Rivière-du-Loup, et travaux pour prolonger la voie ferrée jusqu'à l'extrémité du quai.
do	....	do	8,626...	E. T. Nesbitt	6	nov.	1886	Construire un hangar à fret à la Rivière-du-Loup.
do	....	do	8,627...	do	5	do	1886	Const. un abri paraneige, 800 pds. de long, à St-Fabien.
do	....	do	8,634...	Neil Sutherland	15	do	1886	Niveler les terrains de la station à Westville, N.-E.
do	....	do	8,635...	D. W. Murray...............	15	do	1886	Niveler les terrains de la station à Pictou, N.-E., embranchement de la ville de Pictou.
do	....	do	8,636...	Jas. Monaghan et Fils............	8	do	1886	Construire un mur au côté et à l'extrémité de la plateforme à houille, Halifax, N.-E.
do	....	do	8,637...	John F. Teed	20	do	1886	Const. des bâtiments pour la station à Pictou, embranchement de la ville de Pictou.
do	....	do	8,651...	Jas. Harris et Cie...............	10	déc.	1886	Construire 100 wagons à houille de six tonnes.
do	....	do	8,652...	do	10	do	1886	Contruire 7 wagons à houille de vingt tonnes.
do	....	do	8,661...	The Dominion Bridge Company	20	do	1886	Construire un viaduc en acier au-dessus de Bearbrook, pour l'embranchement de la ville de Pictou.
do	....	do	8,663...	Jas. Harris et Cie...............	23	do	1886	Construire 67 wagons-plateformes, 100 wagons à houille, 10 wagons fermés, livrés à Saint-Jean, N.-B
do	....	do	8,669...	Rhodes, Curry et Cie	24	do	1886	Construire une station à voyageurs lambrissée en briques à Stellarton, N.-E., embranch. de la ville de Pictou.
do	....	do	8,670...	Robt. Maxwell	22	do	1886	Construire une clôture, traverses, etc., section centrale, embranchemennt de la ville de Pictou.
do	....	do	8,671...	M. J. Hogan	22	do	1886	Déblayer, niveler, poser la voie, etc , embranchement de la ville de Pictou, section centrale.
do	....	do	8,700...	James Crossen...............	18	fév.	1887	Construire un wagon-dortoir, livré à la jonction de la Chaudière (ministère des chemins de fer à fournir les barres d'attelage, roues, etc.)
do	....	do	8,714...	Jas. Graham...............	25	do	1887	Clôtures entre le débarcadère de Pictou et Truro, 5,800 perches; jonction de Truro et Windsor, 4,900; Truro et Londonderry, 3,800.
do	....	do	8,715...	Andrew King	28	do	1887	Clôtures entre la Jonction de Bedford et Windsor, 1,350 perches.
do	....	do	8,716...	John McIntosh et Cie	25	do	1887	Clôture entre Port-Mulgrave et New-Glasgow; Stillwater et Windsor; Londonderry et Salt-Springs; Salt-Springs et Amherst.
do	....	do	8,717...	Thos. Ouelette...............	3	do	1887	Décharger du charbon des wagons et l'arrimer dans les hangars, Rivière-du-Loup.
do	....	do	8,719...	Humphry et Trites...............	26	do	1887	Clôtures entre Moncton et Petitcodiac, 1,817 perches; Penobsquis et Hampton, 1,120 perches.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1886 et le 30 juin 1887—*Suite.*

Chemins de fer et canaux	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Chemin de fer Intercolonial	Contrat 8,720	F. B. Atkinson	4 mars 1887	Clôtures entre Saint-Simon et Saint-Henri, 2,560 perches.
do	do 8,721	John C. Calhoun	25 do 1887	Clôtures entre Sackville et Moncton, 7,776 perches, y compris l'embranchement de Shédiac.
do	do 8,722	Edward Crossman	26 do 1887	Clôtures entre Barnaby-River et Campbellton, 3,030 perches.
do	do 8,724	James Boyd	9 mars 1887	Pour faire tout l'ouvrage de la buanderie des wagons-poste, wagons-dortoirs et wagons-officiels.
do	do 8,737	Joseph Geddes	24 fév. 1887	Clôtnres entre un point 4 milles au nord de la Jonction de Kent et Coal Branch, 1,302 perches.
do	do 8,738	Andrew Dunn	24 do 1887	Clôtures entre la Jonction de Kent et Barnaby-River, 1,540 perches ; Moncton à Adamsville, 1,298 perches.
do	do 8,739	Philibert Ouelette	24 mars 1887	Construire une station et un appartement pour le fret à Saint-Joseph, Lauzon, Qué.
do	do 8,740	Rhodes, Curry et Cie.	15 do 1887	Construire une plateforme à houille à Londonderry, N.-E.
do	do 8,741	W. R. Geldert	12 do 1887	Construire un caisson à la Station de Pictou, N.-E., 146½ pds x 10 x 9 pds de hauteur.
do	do 8,742	Starr Manufacturing Co. (limitée)	25 do 1887	Fournir 40 wagons à houille de 20 tonn's.
do	do 8,743	John N. McElmon	23 do 1887	Construire un pont en bois au-dessus du canal à Dartmouth, près de l'embranchement de Dartmouth
do	do 8,745	Odillion Mignault	7 do 1887	Clôtures entre Assametquaghan et Sayabec, 3,194 perch.
do	do 8,747	Bellavance et Boulay	11 do 1887	do Sayabec et Saint-Moïse 1,120 do
do	do 8,748	E. Godbout et Cie.	8 do 1887	do Saint-Moïse et Petit-Métis 792 do do Petit-Métis et Sainte-Flavie 2,587 do do Sainte-Flavie et Rimouski 1,808 do
do	do 8,790	Carrier, Laine et Cie	21 do 1887	Construire une plateforme en fer à Humphrey's Mills Stream, 2 milles à l'est de Moncton.
do	do 8,794	Smith et McPhail	30 avril 1887	Echange de fret pour le chemin de fer Intercolonial, à la Pointe du Chêne, Shédiac, et de là à Bouctouche.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Ed.	do 8,686	Neil Buchanan	18 janv. 1887	Fournir 500 traverses de pruche livrées à O'Leary Station.
do	do 8,687	Robert Ellis (aîné)	17 do 1887	Fournir 5,000 traverses de pruche et 1,000 d'épinette grise, livrées à O'Leary Station.
do	do 8,688	John Miller	18 do 1887	Fournir 1,000 traverses de pruche, livrées au garage Arthur.

do	do	8,689...	J. A. Beairsto	17	do	1887	Fournir 2,500 traverses de pruche, livrées à la station de Conway.
do	do	8,690...	Robert Ellis (jeune)	17	do	1887	Fournir 10,000 traverses de pruche, et 10,000 d'épinette, livrées entre Bloomfield et Wellington.
do	do	8,691...	J. R. Larkins	18	do	1887	Fournir 13,200 traverses de pruche livrées entre Bloomfield et Wellington.
do	do	8,692...	F. T. Arsenault	17	do	1887	Fournir 500 traverses de pruche, et 3,000 d'épinette noire, livrées à Richmond et Saint-Nicholas.
do	do	8,693...	M. A. McNeill	17	do	1887	Fournir 800 traverses de pruche, et 600 d'épinette noire, livrées à Brae et Pont Hill.
do	do	8,695...	Archibald et Cie	10	mai	1887	Fournir 6,200 tonnes de houille : à Charlottetown, 3,150 tonnes; Summerside, 2,300 tonnes; Georgetown, 300 ton.; C.-Traverse, 150 ton.; Souris, 300 t.
Chemin de fer du Cap-Breton	do	8,575...	O'Donoghue et Kennedy	11	nov.	1886	Construire un caisson pour le quai à la Pointe Tupper, N.-E., dans le détroit de Canso.
do	do	8,694...	Sims et Slater	28	janvier	1887	Construire un chemin de fer de Grand-Narrows à Sydney, Cap-Breton, N.-E.
Canal Welland	do	8,496...	Murray et Cleveland	28	sept.	1886	Approfondir la section A.
do	do	8,705...	Hamilton Bridge and Tool Co	12	mars	1887	Construire une porte de caisson en fer forgé, livrée à Port-Dalhousie.
Canal Rideau	do	8,677...	Burns et Smith	24	janvier	1887	Construire 6 piles, 1 pile d'appui, 2 culées et abords, avec superstructure (excepté tablier mobile); un pont de bois à Brass Point, entre Storrington et Pittsburg.
Canal Murray	do	8,502...	Robt. Weddell	17	sept.	1886	Construire 3 ponts sur le canal Murray, pour les chemins de Trenton, Smithfield et Brighton.
do	do	8,504...	Dominion Bridge Co. (limitée).	6	oct.	1886	Construire un pont de chemin de fer sur le canal Murray pour le chemin de fer Central d'Ontario.
Navigation de la Trent	do	8,542...	Chas. Wynne	16	juillet	1886	Construire 3 paires de portes d'écluses pour le canal des chutes Fénelon.
CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.							
Cie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	do	8,235...	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	16	do	1886	Convention *re* Subvention, ligne depuis Brockville jusqu'à Westport, 40 miles.
Cie de chemin de fer Central	do	8,292...	Cie de chemin de fer Central	7	do	1886	Convention *re* Subvention, ligne depuis la rivière au Saumon, à la tête du Grand Lac, j. la stat. de Norton, ch. de fer Interc., entre Sussex et St-Jean, 40 milles.
Cie de ch. de f. d'Ontario et du Pac.	do	8,440...	Cie de ch. de f. d'Ont. et du Pac.	27	do	1886	Convention *re* Subv., pour un ch. de fer dep. Cornwall j. Perth, *viâ* Newington, Crysler, Manotic et Frantown.
Cie de ch. de fer Can. Atlantique	do	8,409...	Cie de ch. de f. Can. Atlantique	12	juillet	1886	Convention *re* Subvention, pour un chemin de fer depuis l'île Clark jusqu'à Valleyfield, depuis Lacolle jusqu'à 1½ mille à l'ouest de Johnson.
Cie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa	do	8,444...	Cie de ch. de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa	19	août	1886	Convention *re* Subvention pour un ch. de fer dep. la div. de Midland du ch. de fer du Grand-Tronc à Snowden jusqu'à Bancroft, 50 milles.
Cie de chemin de fer Northern et Western du Nouveau-Brunswick.	do	8,408...	Cie de ch. de fer Northern et Western du Nouv.-Brunswick	14	do	1886	Convention *re* Subvention entre les terminus depuis Frédéricton et depuis Indiantown.

Liste des contrats passés entre le 1er juillet 1836 et le 30 juin 1887—*Suite.*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Chemins de fer subventionnés.				
Cie de ch. de fer de L'Assomption.	Contrat 8,498...	Cie de c. de f. de L'Assomption	16 sept. 1886	Convention *re* Subvention pour un chemin de fer depuis L'Epiphanie jusqu'à L'Assomption, 3½ milles.
Cie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton........	do 8,509...	Cie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton..........	14 do 1886	Conv. *re* Subv., lig. part. de Moncton j. Bouctouche, N.-B.
Cie de chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Ouest..........	do 8,526...	Cie de chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Ouest.	2 nov. 1886	Convention *re* Subvent., 27 milles, Woodstock à London (ligne changée sujet à l'approbation du parlement).
Cie de ch. de fer Great Eastern.. ...	do 8,538...	Cie de c. de f. de Great Eastern	12 octobre 1886	Convention *re* Subvention, ligne partant de Yamaska jusqu'à la rivière Saint-François, 10 milles.
Cie de chemin de fer de Joggins.....	do 8,578...	Cie de ch. de fer de Joggins.....	30 nov. 1886	Convention *re* Subvention, 12 milles depuis la station de McCann, chemin de fer International, jusqu'à Joggins, sur la baie de Cumberland, N.-E.
Ch. de fer Canadien du Pacifique...	do 8,579...	Cie de chemin de fer de Toronto, Bruce et Grey..........	20 janvier 1887	Convention *re* Subvention, 5 milles, Glenannan à Wingham, Ont.
Cie de chemin de fer Northern et Western du Nouveau-Brunswick.	do 8,648...	Cie de ch. de fer Northern et Western du Nouv.-Brunswick	12 août 1887	Convention *re* Subvention, prolongement jusqu'à l'eau profonde à Chatham, N.-B., 2 milles.
Stewiacke Valley and Lansdowne Railway Co. (Limitée)	do 8,649...	Stewiacke Valley and Lansdowne Railway Co (Limitée)	17 déc. 1886	Convention *re* Subvention, chemin de fer depuis le chemin de fer Intercolonial, passant par la Vallée de Stewiacke allant vers Lansdowne, 25 milles.
Cie de chemin de fer de Caraquet...	do 8,674...	Cie de ch. de fer de Caraquet...	19 février 1887	Convention *re* Subvention, depuis la fin de la présente partie subventionnée de leur chemin de fer de Lower Caraquet jusqu'à Shippegan, N.-B., 10 milles.
Western Counties Railway Co.	do 8,701...	Western Counties Railway Co..	31 janvier 1887	La Cie consent de céder au gouvernement son titre à l'embranc. de Windsor, et de const. un ch. de fer dep. Annapolis j. Digby et dep. Yarmouth j. Annapolis.

ANNEXE No 22.

ETAT GÉNÉRAL.

1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

2° Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

3° Convention au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction des chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

ÉTAT

1°—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés loués sur les canaux

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Sainte-Anne.	
19 oct. 1887	Durant bon plaisir.	D. Lebeau...............	Empiétement sur les lots 112, 113, Sainte-Anne de Bellevue.	Ses édifices ....
			Canal Grenville.	
21 juill. 1887	do ...	Rév. A. J. Grier......	Une maison en briques sur le lot n° 8, 1er rang, Grenville.	Demeure...........
			Canal Rideau.	
21 août 1886	20 ans seulement.	Brown et Weston.....	Partie de réserve, à Stewarton, lot F, con. C, et lot F, con. D, Nepean, pour les quais.	Cour pour distribuer du bois de serv. et magas.
20 juill. 1887	21 ans, renouvelé à perpétuité.	J. P. et B. Tett, exécuteurs.	Partie de la réserve près de l'écluse Isthmus, parties 1 et 2 dans la 4e con., Crosby-Nord.	....
31 août 1887	Durant bon plaisir.	Cath. O'Neil...........	Partie de la réserve, lot L, con. C, Nepean, près du marais de Dow.	Culture ....
			Canal Trent.	
25 juill. 1887	21 ans seulement.	Francis Sandford....	Part. de la rue Water, entre la riv. et le canal, vill. de Fenelon-Falls.	Fabrique de carrosses.
			Chemin de fer Intercolonial.	
1er do 1886	1 an.................	Jos. Fortin	Permis de vendre des livres, etc., sur les chars, Lévis à Campbellton	....
1er do 1887	do	do	do do ...	....
1er do 1886	do	Canada Ry News Co.	Permis de vendre des livres, etc., sur les chars, Halifax, Saint-Jean, Campbellton et Pointe-du-Chêne.	....
1er do 1887	do	do ...	do do ...	....
6 do 1887	3 ans..............	Sidney Gray............	Permis de vendre des livres sur les trains et les stat., ch. de f. I.P.E.	....
27 juin 1887	20 ans...............	C. et H. Primrose au gouvernement.	Eau fournie de la source sur leur lot, à Pictou, N.-E.	....
			Canal Carillon.	
20 sept. 1886	2 mois............	Wm. Davis.............	5 chalans du gouv., maint. à Carillon, p. ses travaux de Ste-Anne..	....
26 mai 1887	1 do	Cie du pont Union..	2 chal. du gouv., maint. à Ste-Anne, p. leurs trav. au pont du C.C.P..	....
			Canaux de Williamsburgh.	
18 oct. 1886	21 ans, renouvelé à perpétuité.	Municipalité du village de Morrisburgh.	Lot près de l'écluse n° 23, Morrisburgh, canal du Rapide Plat.	Fournir de l'eau au village.
			Canal Welland.	
16 sept. 1887	Durant bon plaisir.	H. A. Rose..............	Part. du lot 26, 5e con., Crowland, à l'O. du c. et N.-O. de la r. Pr., W.	Ses édifices.
10 déc. 1887	do ...	R. F. Lattimore.......	The "Boomer Mill site," Dunnville.	Moulin à farine.

GÉNÉRAL;

et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Termes de paiement. Date du paiement chaque année.	Termes de paiement. Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts.	$ cts.			
....	15 p. 10 pc.	1er sept. 1887	1 00	1 00	1er sept. ...	Sur livraison du bail.	
....	....	1er mai 1887	5 00	5 00	1er mai ...	do ...	
....	0·3 × 2·3 acres.	1er août 1886	100 00	100 00	1er août ...	do ...	
....	....	1er mai '83	Terr. $1 Magas. 2	3 00	1er mai ...	1er mai 1887	Renouvellement du bail nº 2372.
....	4.50 acre..	1er août 1887	9 00	9 00	1er août ...	Sur livraison du bail.	
....	0·66 acre..	1er déc. 1886	50 00	50 00	1er déc. ...	1er déc. 1886	
....	....	1er juill. 1886	400 00	33 34	Par mois ..	1er juill. 1886	
....	....	1er do 1887	400 00	33 34	do ...	1er do 1887	
....	....	1er do 1886	1100 00	91 67	do ...	1er do 1886	
....	....	1er do 1887	1100 00	91 67	do ...	1er do 1887	
....	....	1er jan. 1887	300 00	25 00	do ...	5e jour de chaq. mois.	
....	....	27 juin 1887, pour les 20 années.	3000 00	en tout...	....	Argent payé	
....	....	20 sept. 1886	100 00	pour les 2 mois.	.....	....	Payé et remis.
....	....	26 mai 1887	20 00	pour 1 mois	....	....	Payé.
20 f. de c	0·57 acre..	1er sept. 1886	70 00	35 00	1er jan. et 1er juill.	1er juill. 1885	
....	0·01.........	10 mars 1866	1 00	1 00	10 mars ...	Sur livraison du bail.	Il a payé $4 pour arrérage de loyer depᵗ '66 jusq. '86.
60 f. de c.	0·15.........	1er jan. 1887	360 00	180 00	1er jan. et 1er juill.	1er jan. 1887	Il a fait une cession à John Moody et Fils, 27 décembre 1886; consentement du ministre, 21 fév. 1887.

ETAT GÉNÉRAL indiquant : 1°—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Welland—Fin.	
24 déc 1886	Durant bon plaisir.	Rolston et Haskins...	The "Mittleberger Mill site," Dunnville.	Eclairer le vill. par l'électricité.
23 mars 1887	do ...	Phelps Frères.........	Surplus d'eau, à la ville de Welland, pour l'hiver seulement.	Moulin à moudre.
8 sept. 1887	21 ans, renouvelé à perpétuité.	John Hill...............	Lot 15, village du Port-Robinson, partie 203, Thorold.	do ...
			Canal Beauharnois.	
29 nov. 1886	Durant bon plaisir.	Valleyfield Canning Co.	Lot de quai en aval de l'écl. de prise d'eau, Valleyfield, sur le B. de la riv.	Quai et hangar...
31 mai 1887	21 ans, renouvelé à perpétuité.	Cie d'aqueduc de Valleyfield.	Partie du lot n° 830, ville Salaberry-de-Valleyfield, sur la Grande-Ile.	Eau pour la ville
13 juin 1887	Durant bon plaisir.	Cie de téléphone Bell du Canada.	Placer des poteaux et fils le long du canal, de Melocheville à Valleyfield.	....
			Canal Lachine.	
2 sept. 1886	do ...	Pierre Poulin..........	Lots 1 et 2, O. du bassin n° 4, St-Gabriel, Montréal.	Piler du bois de construction.
19 avril 1887	do ...	H. Bulmer, jeune, et Frère.	Lots 3, 4, 5, 6 et 7, E. du bassin n° 4, St-Gabriel, Montréal.	do ...
30 août 1886	do ...	O. Dufresne, jeune, et Frère.	Lots 8 et 9, O du bassin n° 3, St-Gabriel, Montréal	do ...
21 do 1886	do ...	Bourgouin et Thibault.	Lots 12 O, 15 et 16, E du bassin n° 3, St-Gabriel, Montréal.	do ...
26 avril 1887	do ...	Henderson Lumber Co. (Limitée).	Lots 13, 14 et 18, E. du bassin n° 3, et lots 19 et 22, E. du bassin n° 2, St-Gabriel, Montréal.	do ...
27 août 1886	do ...	D. Pariseau.............	Lot 17, E. du bassin n° 3, St-Gabriel, Montréal.	do ...
3 sept. 1886	do ...	Pat. McCrory..........	Lots n° 20 et 21, O. du bassin n° 2, St-Gabriel, Montréal.	Cour à houille...
3 do 1887	do ...	Commissaires du havre de Montréal.	Pouvoir pour 40 électroliers (par l'électricité).	Eclair. les quais, Montréal.
25 do 1886	do ...	Hurteau et Frère	Lots 1, 2 et 3, S.-E. du bassin Wellington, Montréal	Piler du bois de construction.
18 do 1880	do ...	Dobell, Beckett et Cie	Lots 4, 5, 6 et 7, S.-E. du bassin Wellington, Montréal.	Expédier des madriers.
18 do 1886	do ...	J. Burstall et Cie....	Lots 8, 9 et 10, S.-E. du bassin Wellington, Montréal.	Piler du bois de construction.
21 do 1886	10 mois	Verret, Stewart et Cie	Espace dans l'hangar n° 1, bassin St-Gabriel, Montréal.	Emmagasiner du sel.
5 do 1887	1 an................	do ...	do do	do ...
21 oct. 1886	3 ans...............	Warren, Scharf Asphalt Paving Co.	Lot sur la rue St-Patrice, bassin St-Gabriel, Montréal.	Manuf. de pavage en asphalte.
30 do 1886	8 mois	Dobell, Beckett et Cie	Espace dans le hangar n° 1, bassin St-Gabriel, Montréal.	Emma du bois de construction.
21 déc. 1886	6 do	do ...	Espace dans le hangar n° 2, bassin St-Gabriel, Montréal.	do ...

louès sur les canaux et chemins de fer, etc.—*Fin.*

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Termes de paiement. Date du paiement chaque annee.	Termes de paiement. Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts.	$ cts.			
25 f. de c	0·3 acres ..	1er janv. '87	115 00	115 00	1er janv...	Sur livraison du bail.	
30 f. de c	....	1er do '87	45 00	45 00	1er janv...	do ...	Annule le bail 2519 de Dunlop et Seeley.
10 f. de c	0·25.........	1er juill. '86	86 00	43 00	1er janv. et 1er juil	1er janv. '87	Il peut avoir 10 f. de ch. pour $50. Annule 2518.
....	100 pieds..	1er août '85	23 00	23 00	1er août...	1er août '85	Annule le bail 5260.
260 pcs. carrés.	7,350 pds..	1er janv. '87	3.50 par f. de c.	....	1er janv. et 1er juil.	1er juil. 87	
....	....	13 juin '87	1 00	1 00	1er juin...	Sur livrai'on du bail.	
....	....	1er mai '86	592 77	592 77	1er mai....	A l'encan. 27 avril.	
....	....	1er do '86	1,102 93	1,102 93	do	do ...	
....	....	1er do '86	420 75	420 75	do	do ...	
....	....	1er do '86	684 44	684 44	do	do ...	
....	....	1er do '86	1,277 06	1,277 06	do	do ...	
....	....	1er do '86	253 68	253 68	do	do ...	
....	....	1er do '86	428 08	428 08	do	do ...	
40 f. de c	....	1er sept. '86	{500 00 $2 par f. de c}	....	1er sept...	1er sept. '87	
....	2·37 acres.	1er mai '86	500 00	500 00	1er mai...	Sur livrai'on du bail.	
....	2·15 do	1er do '86	800 00	800 00	do	do ...	
....	1·41 do	1er do '86	800 00	800 00	do	do ...	
....	100×40pds	1er août '86	100 00	100 00	A l'avance et tout d'un coup	do ...	
....	50×40 pds	1er juin '87	100 00	100 00	Tout à la fois.	do ...	
....	19,200 pds	1er oct. '86	100 00	100 00	1er oct.....	do ...	
....	650×40pds	1er sept. '86	400 00	$50 per month	....	do ...	Durant 1 année, par lettres.
....	200×40pds	1er nov. '86	100 00	....	A l'ava'ce	do ...	

2°—Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
			Canal Grenville.			$ cts.	
13 sept. 1887	T. et W. Owens	Sa Majesté...	Décharge, effets submergés, etc., dans la cave, lot 11, Stonefield, par la crue des eaux en janv. 1886, le drainage étant arrêté par les travaux du canal........	Canal Grenville...	....	177 65	
			Canal Cornwall.				
22 do 1886	Cath. Winters *et al.*.	do ...	Pt. S. de la ½ E. 4 dans la 1re con., Osnabruck, terrain, $197.50; dommages, $20..........	Canal Cornwall....	0·79 acres ...	217 50	
30 oct. 1886	R. E. Moss *et al*.......	do ...	Pt. S. de la ½ E. 4 dans la 1re con., Osnabruck	do	0·79 do ...	217 50	Et décharge, 14 janvier 1887.
28 juin 1887	G. C. Smith *et ux.*, *et al*	do ..	½ E. du lot 14, 1re con., Cornwall, pour agrandissement....................	do	2·20 do ...	4,000 00	Et décharge, 6 juillet 1887.
28 do 1887	Cie manuf. de papier de Toronto (Lim.)..	do ...	½ O. du lot 13, 1re con., Cornwall, pour agrandissement....................	do	1·10 do ...	2,000 00	Et décharge, 5 juillet 1887.
			Chemin de fer Intercolonial.				
28 mai 1887	Cie houil. de l'Acadie	do ...	Titre de leur chemin de fer, de Westville à Stellarton, N.-E	C. de f. Intercol'ial	3 m. de long.	45,000 00	Taux du transport, convention du 28 mai 1887.
13 sept. 1885	Railway Safety Appliances Co.	do ...	Droit d'emp. le "Cook's All-rail Safety Switch" sur toutes les lig. du ch. de fer Intercolonial	do ...	....	3 00	Par mille.
3 do 1887	Arrêté du conseil	do ...	Transférant du département de la marine à ce ministère, le quai public de l'Est, à Pictou, N.-E....................	do ...	....	....	
23 août 1886	A. H. Murphy et J. Roche, exécuteurs.	do ...	Lot 25 du cadastre, quartier St-Laurent, ville de Lévis, pour l'embranchement St-Charles	do ...	5,156 pieds.	13,963 34	
24 fév. 1887	L'hon. Geo. Couture	do ...	Lot 405 du cadastre quartier Lauzon, ville de Lévis, pour l'embranchement St-Charles....	do ...	5,175 do .	13,500 00	

26 do 1887	L. et J. Nadeau......	do ...	Lot du cadastre 445, quartier Lauzon, ville de Lévis, pour l'embranch. Saint-Charles...	do ...	731¼ do ...	1,400 00	
22 mars 1887	Héritiers J. Chabot..	do ...	Lots du cadastre 461, 461*a*, quartier Lauzon, ville de Lévis, pour l'embr. St-Charles	do ...	5,245 do ...	11,000 00	
24 fév. 1887	Julien Chabot	do ...	Lots du cadastre 466, 468, 469, 470, quartier Lauzon, ville de Lévis, p. l'emb. St-Charles	do	{ 2,511 / 11,712 } pds.	30,000 00	
21 do 1887	C. Paquet	do ...	Lot du cadastre 346, village de Lauzon, pour l'embranchement Saint-Charles......	do ...	450 pds...	300 00	
12 déc. 1885	Wm. Chapman..	do ...	Plusieurs lots dans le quartier Saint-Laurent, ville de Lévis, pour l'embranch. St-Charles	do ...	....	50,000 00	$3,000 pour d'autres lots devant être acquis par M. Chapman et transportés au gouvernement.
			Rivière des Outaouais—Dommages par les digues au Rocher Fendu et les chutes du Grand Calumet.				
18 sept. 1886	R. R. Armstrong *et al*	do ...	Décharge, dom. au lot 9, 1re con., Litchfield	Tr. de la Culbute..	....	350 00	
26 nov. 1886	N. McCuaig	do ...	do 6 do ...	do ...	....	300 00	
26 do 1886	W. T. Durrell	do ...	do 21 (ou 20-21) 3e con., Litchfield............	do ...	....	150 00	
30 juin 1886	J. W. et J. Bryson...	do ...	do 2, dans A, Mansfield.	do ...	....	125 00	
18 déc. 1886	Wm. Gillis' Fils et J. Colton	do ...	do 8, dans B do ...	do ...	....	45 00	
18 do 1886	A. Fraser *et al*	do ...	do 9, 10, 1re con., Waltham	do ...	....	50 00	
16 juill. 1886	J. Coughlin	do ...	do 47, 2e con, Waltham	do ...	....	150 00	
16 avril 1887	J. W. and J. Bryson.	do ...	do 6, 7, B, Mansfield......	do ...	....	350 00	
13 juin 1887	J. Hanrahan *et al*.....	do ...	do 6, 5e con., Ile du Calumet	do ...	....	75 00	
28 mars 1887	A. Ricard *et al*.........	do ...	do 13, 1re con., Ile du Calumet	do ...	....	100 00	
12 fév. 1887	John Moorhead	do ...	do 7, 1re con, Litchfield	do ...	....	550 00	
1er août 1887	Arch. Campbell *et al*	do ...	Décharge, dommages au lot 1, dans le 2e rang, lot 21, dans le 4e rang, Litchfield.........	Culbute	....	100 00	
31 mars 1887	Catharine McNally..	do ...	Décharge, dommages au lot 6, dans le 5e rang, île du Calumet	do	....	110 00	
9 avril 1887	Corporation de Mansfield et Pontefract..	do ...	Décharge, dommages aux chemins dans le village de Fort-Coulonge, Mansfield..........	do	....	950 00	
9 mars 1887	R. Kennedy	do ...	Décharge, dommages au lot 16, dans le 5e rang, Litchfield	do	....	10 00	Additionnel.
			Canal Rideau.				
17 juil. 1886	John Polk	do ...	Décharge, dommages par la digue de Poonamalie au lot 13, dans la 2e con., Bastard...	Canal Rideau	....	150 00	
19 do 1886	Thos. McDonald	do ...	Décharge, dommages par la digue de Poonamalie au lot 16, dans la 2e con., Bastard..	do	....	70 00	Y compris 2 îles, chaussée, etc.

2°.—Propriétés achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue. — Acres.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Rideau—Fin.			$ cts.	
21 août 1886	John Lyons *et al*.....	Sa Majesté...	Décharge, dommages par la digue de Poonamalie au lot 14, dans la 2e con., Bastard....	Canal Rideau.	....	160 00	
31 juil. 1886	Pat. Blake *et al*.......	do ...	Décharge, domm. par les trav. aux moul. de Kingston, lots 8, 9, 10, 5e con., Pittsburgh	do	....	600 00	
			Canal Saint-Pierre.				
22 do 1887	W. W. Handley.......	do ...	Titre de privil. d'égouttage par sa propriété, chemin en pièces de bois de travers, 115 pieds à l'ouest du pont tournant	Canal Saint-Pierre	....	50 00	
			Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.				
5 sept. 1887	Jas. Amies, *et ux*......	do ...	Titre de partie du lot 64, Wallace, N.E., pour le chemin de fer..................................	Ligne courte	2·86 acres...	14 30	
5 do 1887	Veuve Mary Harrison	do ...	Titre de partie du lot 65, Wallace, N.-E., pour le chemin de fer	do	0·987 do ...	6 00	
			Canal de la Vallée de la Trent.				
31 août 1886	J. E. Kearney..........	do ...	Décharge, dommages par la digue de Lakefield au lot 36, dans la 12e con., Smith......	Trent	....	50 00	
24 déc. 1886	W. J. Young *et al*....	do ...	Décharge, dommages par la digue de Lakefield au lot 35, dans la 12e con., Smith.......	do	....	100 00	2 héritiers n'étant pas d'âge, devront être payés $25 chacun.
13 oct., 1885	L'hon. J. G. Ross....	do ...	Décharge, dommages par la digue du village de Lakefield, lots 1 à 13 (ou partie du lot 18 dans les 7e et 8e con., Douro).....	do	....	150 00	

			Canaux Williamsburg.				
14 juil. 1885	Thos. Moorehouse, jeu	do ...	Titre au gouv. de part. de la ½ O., lot E, de la ½ O. et ½ O. de la ½ E. 5, 1re con., Mathilda..	Canal Rapide Plat	1·3 acre ...	450 00	
15 do 1885	Exécut. de T. Dardis	do ...	Titre au gouv. de part. de la ½ O. lot 6, 1re con., Matilda........	do ...	1·85 do ...	2,128 67	
13 do 1887	A. Farlinger *et al, et ux*..........	do ...	Titre au gouvern. de part de la ½ E., lot 5, et des ¾ O., lot 4, dans la 1re con., Matilda...	do ...	3·65 do ...	1,103 67	
27 mars 1883	do ...	do ...	Titre au gouv. de part. des lots 1 et 2 dans le 6e rang, village de Mariatown..........	do ...	....	459 00	Principal et intérêt $570.
28 avril 1887	J. McLaughlin	do ...	Décharge, dom. par passages sur la ½ O., lot 11, dans la 1re con., Edwardsburg..........	Canal Galops.	....	20 00	
			Canal Welland.				
30 juil 1886	J. M. Reid *et al*.......	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville à la ½ S. 8, dans la 3e con., et N. pt 8, dans la 4e con., Cayuga-Nord..................	Canal Welland, dom. par la digue Dunnville.			
24 sept. 1886	John Boyer *et al*	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 6, E. pt. 5, dans la 3e et con., 6, dans la 2e con., Dunn		....	145 00	
				do ...	....	33 00	
15 juil. 1886	R. H. Bruce	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux pts. 11 dans les 3e et 4e con., Cayuga-Nord.	do ...	....	200 00	
18 août 1888	M. W. Carnes..........	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville à la ½ N. 15, dans la 4e con., Cayuga-Sud	do ...	....	48 00	
30 juil. 1886	R. P. Reid.	do ...	Décharge, dom par la digue Dunnville aux lots 6 et 7, dans la 3e con., Cayuga-Nord...	do ...	....	540 00	
14 do 1886	S. Chadbourne	do ...	Décharge, par la digue Dunnville à la pt. 1, dans la 3e con., Canborough.	do ...	....	125 00	
27 juil. 1886	A. Neville	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 15 et 16, 3e con., Cayuga-Nord.........	do ...	....	423 00	
31 août 1886	S. Moyer *et al*..........	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 7, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	70 00	
17 juil. 1886	W. Bruce.	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 11 et 12, 3e con., Cayuga-Nord	do	....	140 00	
30 août 1886	C. G. Snider *et al*. ...	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 17, 3e con, Cayuga-Nord	do	....	97 00	
30 juil. 1886	G. H. Law *et al*..... .	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 1, 3e con, Canborough..................	do	....	100 00	
31 août 1836	J. D. Rae................	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 14, 3e con., Cayuga-Nord..................	do	....	157 00	
2 oct. 1886	W. Happell *et al*	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 12, 4e con., Cayuga- Sud	do	....	100 00	
25 juil. 1886	Malon Lymburner....	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 1, 3e con., et lot 13, sentier Dochstader, Canborough.	do	....	450 00	

2° Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétées achetées, endommagées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Welland—Suite.			$ cts.	
21 sept. 1886	W. McBay *et al.*	Sa Majesté.	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 7, 2e con., Dunn..................	Canal Welland, dom. par la digue Dunnville..........	....	10 00	
23 oct. 1886	James Topp	do ...	Décharge, dom. par la digne Dunnville au lot 18, 3e et 4e con., Cayuga-Sud....	do	....	50 00	
30 nov. 1886	Ex'rs. de C. Rittenhouse..................	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 1, 3e con., Dunn	do	....	50 00	
13 déc. 1886	E. Darling................	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 3 et 4, rés. des Sauvages, Canborough.	do	....	170 00	Ses enfants recevront $167.50 en entrant en possession.
16 mars 1887	J. Johnson *et al.*......	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 4, et 5, Rés. des Sauvages, Canborough.	do	....	400 00	
27 nov. 1886	C. T. Meadows	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 25, 3e con., Cayuga-Sud.............. ...	do	....	33 00	
20 do 1886	J. et H. L. Laws	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 26 et 27, 3e con., Cayuga-Sud............ ..	do	....	75 00	
28 avril 1887	C. B. Fradenburgh *et al*..................	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 23 et 24, 3e con., et aux lots 23, 24 et 25, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	70 00	
29 jan. 1887	J. W. Fradenburgh *et al*	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 21, 3e con., et aux lots 21 et 22, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	50 00	
27 avril 1887	Eliz. Thompson.......	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 21, 3e con., et aux lots 21 et 22, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	1 00	Droit de douaire.
9 juin 1887	Geo. A. Windecker *et al*......................	do ...	Décharge, dom par la digue Dunnville aux lots 7 et 8, sentier Huff, Cayuga-Nord.... ...	do	....	267 00	
23 oct. 1886	Geo. F. Windecker..	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 18, 3e con., Cayuga-Nord................ ..	do	....	100 00	
19 mai 1887	D. T. Stephens	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 33, 34, 35 et 36, Cayuga-Nord............	do	....	250 00	
10 juin 1887	J. Smith	do ...	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 8, sentier Dochstader, Canborough	do	....	123 75	

4 mai 1886	Robt. Balfour..	do	...Ordre de distribution de la cour *re* lot 22, rue Ouest, Port-Colborne, pour payer les dommages à Jas. Johnston et Cie	Domm. causés par l'agrandissem. du canal Welland	....	450 00	Intérêt, $13.50.
21 sept. 1886	J. M. Ellsworth *et ux*	do	...Titre du lot 28, 2e con., Humberstone (ou lot 4, nord de la rue Main, Petersburg)..........	Terrain pris pour l'agrandissem du canal Welland...	0·19 acres.	850 00	
4 do 1851	John Jackson *et ux*...	do	...Titre d'intérêt viager sur le lot 28, 2e con., Humberstone (ou lot 4, nord de la rue Main, Petersburg)	do	....	240 00	
18 mai 1887	Corp. de Chippewa.	do	...Cession de "Chippewa Cut" et pont sur le front irrégulier 23, Willoughby..	Canal Welland. ...	....	1 00	
8 sept. 1887	F. E. Andrews.	do	...Cession des lots 1, 2, 3 et 4, N. de la rue James, Port-Dalhousie (étant la partie du lot 21, 1re con., Grantham)..	do	0·22 acres.	1 00	} Lot de chantier d'Andrew.
8 do 1887	Sa Majesé t............	F. E. Andrews...	...Octroi spécial de partie du lot 21, dans la 1re conc. de Grantham, Port-Dalhousie	do	0·16 do	....	}
16 déc. 1886	Hunter, Murray et Cleveland	Sa Majesté	...Cession des lots M, N, O, P, Q, R, S, T, U, et V, côté est de la rue Est, Port-Colborne....	Agrandissem. du canal Welland...	....	1,730 00	
6 mai 1887	John Offspring........	do	...Décharge, dommages par le déplacem. du pont au lot S E. ½ 2, O. de la rue Carl, P.-Robinson	Domm. causés au canal Welland p. le déplac. d'un p.	....	75 00	
9 avril 1887	Ann Booth *et vir*.....	do	...Déch., domm. par le déplacem. du pont au lot ½ E 4, O. de la rue Carl, 1, S. de la rue Main, 2, 3, 4, 5, E de la rue Carl, P-Robinson	do ...	....	175 00	
27 janv. 1886	A. P. Farrell	Sa Majesté	...Déch., domm causés par la digue Dunnville aux lots 31, 32 et 33, 1re con., Cayuga-Nord	Domm. causés par la digue de Dunnville, can. Welland	....	66 00	
20 do 1886	J. Baker	do	...Décharge, domm. causés par la digue Dunnville au lot 2, sentier Dockstader, Canborough...	do	....	408 00	
9 do 1886	H. Amsden	do	...Déch., dommages causés par la digue de Dunnville au lot 5, Réserve des Sauv. Canborough	do	....	200 00	
19 do 1886	E. et M. Evans *et al*..	do	...Décharge, domm. causés par la digue de Dunnville aux lots 15 et 16, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	285 00	
6 fév. 1886	H. H. Farr *et al*.......	do	...Décharge, domm. causés par la digue de Dunnville au lot 1, sent. Dockstader, Canborough	do	....	113 00	
5 mars 1886	W. J. Aikens	do	...Déch., domm causés par la digue de Dunnville aux lots 27, 28 et 29, sentier Haldimand, Dunn	do	....	225 00	
6 do 1836	J. R. Martin *et al*.....	do	...Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot H, n° 1, ét. des Sauvages, et lot I, rue Victoria, ville de Cayuga......	do	....	183 00	
10 juill. 1886	Wm. Edie	do	...Déch., dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 8 et 9, 4e con., Cayuga-Sud...	do	....	480 00	
21 fév. 1887	B. et E. Baxter.........	do	...Décharge, domm. causés par la digue de Dunnville au lot 12, sentier de Jones, Cayuga-Nord	do	....	{ 6 00 6 00	
19 avril 1887	R. Sutor *et al*..........	do	...Déch., dommages causés par la digue de Dunnville, au lot 6 (ou 5), sent Huff, Cayuga-Nord	do	....	218 00	

2° Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue. — Acres.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Welland—Suite.			$ cts.	
22 déc. 1886	T. et W. Teesdale....	Sa Majesté .	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot 1, sentier Huff, et lots 4 et 5, sentier de Jones, Cayuga-Nord.	Canal Welland, domm. causés par la digue Dunnville	....	100 00	
9 avril 1887	R. Gibson	do ...	Déch., dommag. causés par la digue de Dunnville, lots 4 et 5, sent. de Jones, Cayuga-N	do	....	70 00	
15 fév. 1887	Wm Walters *et al*....	do ...	Déch., dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 28 et 29, 2e con., Cayuga-N'd	do	....	56 00	
24 déc. 1886	Corp. de Cayuga-N'd	do ...	Déch., domm. causés par la digue de Dunnville aux grands chemins et ponts, Cayuga-Nord	do	....	300 00	
26 janv. 1887	F. G. A. Henderson *et al*	do ...	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot 10, 4e con., Cayuga-Sud...	do	....	125 00	
2 déc. 1886	S. Fradenburgh.	do ...	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 21, 22 et 23, 3e con., et aux lots 22 et 23, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	64 00	
1er do 1886	D. A. Fradenburgh .	do ...	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 22 et 23, 3e con., et lots 23 et 24, 4e con., Cayuga-Sud	do	....	375 00	
11 do 1886	Pères Oblats *et al*....	do ...	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot 11, 4e con., Cayuga-Sud...	do	....	100 00	
16 janv. 1887	J. Walsh	do ...	Déch., domm. causés par le déplacem du pont du canal au lot 2, O. de la rue Hill, P. Robinson	Déplacement du pont du canal....	....	75 00	
16 do 1887	M. A. Wilson.	do ...	Déch., dommag causés par le déplacement du point du canal au lot 21, Port-Robinson....	do	....	100 00	
2 do 1887	B. Redfern	do ...	Décharge, domm. causés par le déplacement du pont du canal au lot 4, S. de la rue Main, et lot 1, O. de la rue Hill, Port-Robinson...	do	....	100 00	
30 nov. 1886	Cie de la Baie-d'Hud.	do ...	Titre du $\frac{1}{4}$ S.-O , sec. 26, town. 12, rang 2 E...	Div. de Stonewall.	4·12 acres....	1 00	
26 mai 1887	D. Sinclair........	do ...	do du lot 35, 2 milles ext., St-Jean, étant la partie $\frac{1}{4}$ S.-O., sec. B, et $\frac{1}{4}$ irrégulier de la sec. 5, township 11, rang 3 E.	do ...	6·13 do ...	0 62	

[1887]

8 fév.	1887	Cie de la B.-d'Huds..	do ...	Titre du ¼ N.O., sec. 26, tp. 12, rang 2, est....	do ...	6·11 do ...	60 00	
8 do	1887	do ...	do ...	do ¼ S.E. do do	do ...	1·79 do ...	19 00	*Re* A. G. Ascher.
6 oct.	1886	Peter Flett.......	do ...	do lot 87, paroisse de Saint-Paul..........	Embr. de Pembina	0·04 do ...	1 00	
13 do	1886	Jas. Flett......	do ...	do lot 191, paroisse de Saint-André	do ...	1·70 do ...	17 00	Et intérêt.
2 do	1886	Caroline Sargant.....	do ...	do lot 218 do	do ...	1·53 do ..	15 30	
18 do	1886	A. Bannerman.........	do ...	do des lots 258 et 259 do	do ...	0·75 do ...	7 50	
6 do	1886	do	do ...	do do do	do ...	1·02 do ...	15 30	
8 do	1886	John Flett......	do ...	do du lot 198 do 2 milles à l'ext.	do ...	0·96 do ...	9 60	
27 sept.	1886	L'hon. J. Schultz. ...	do ...	do ¼ N.E. sec. 8, tp. 13, rang 5 est, et lot 288, 2 milles extérieurs, Saint-André, et lot 75, 2 milles extérieurs, St-Clément...	do	7·96 / 0·89 / 1·75 } do ...	1 00	
21 do	1886	Geo. Davis......	do ...	Titre du lot 235, St-André, 2 milles extérieurs	do ...	0·76 do ...	7 60	
8 oct.	1886	J. C. Corrigal	do ...	do lot 186 do do ...	do ...	1·70 do ...	17 00	Etendue est seulement 0·77 acre.
— nov.	1886	R. Bullock..	do ...	do lot 100, Saint-Clément do ...	do ...	0·76 do ...	7 60	
6 sept.	1886	Rév. S. Pritchard....	do ...	do lot 80, Saint-Paul.	do ...	1·48 do ...	14 80	
27 déc	1886	J. Forrester, aîné.....	do ...	do lot 64, Sainte-Agathe	do ...	2 60 do ...	36 40	
15 nov.	1886	C. Frobisher...	do ...	do lot 136, St-Norbert, 2 milles extér...	do ...	0·12 do ...	1 00	
15 do	1886	C. Genthon..............	do ...	do lot 137 do do ...	do ...	1·04 do ..	8 32	
15 do	1886	G. Brissart...............	do ...	do lot 140 do do ...	do ...	1·53 do ...	12 24	
24 do	1886	L. H. Peto...............	do ...	do des lots 58 et 60, Ste-Agathe, 2 milles intérieurs	do	2·60 / 2·60 } do ...	52 00	
2 avril	1881	H. Pritchard...........	do ...	Titre du lot 103, Saint-Paul	do ...	1·52 do ...	10 64	Prolongem. nord.
4 janv.	1882	S. C. Biggs..............	do ...	do lot 66, Saint-Boniface	do ...	0·82 do ...	4 10	do
10 do	1887	Jas. Mathewson......	do ...	do lot 36, Sainte-Agathe	do ...	4·06 do ...	40 60	
6 avril	1887	D. S. Curry.......	do ...	do ½ lot N. ¼ S.E., sec. 13, tp. 7, rang 3, est..	do ...	2 00 do ...	10 00	
29 nov.	1886	R. Mulholland.........	do ...	Titre des lots 195 et 203, Saint-Norbert.........	do	1·72 / 1·72 } do ...	34 70	
31 janv.	1881	Rév. N. J. Ritchot...	do ...	do lots 188 et 204 do	do	1·72 / 3·68 } do ...	1 00	
25 avril	1881	John C. Schultz	do ...	do lots 191 et 192 do	do	1·44 / 1·44 } do ...	1 00	
25 do	1881	do *et al.*	do ...	do du lot 205, Saint-Norbert	do ...	3·08 do ...	1 00	
25 do	1881	do	do ...	do lot 206 do	do ...	1·21 do ...	1 00	
12 mars	1881	A. St. Germain.	do ...	do lot 151 et 158, Saint-Norbert...........	do	1·02 / 1·58 } do ...	1 00	
10 mai	1887	Isabel Wolf *et vir*....	do ...	do ¼ S.E. 12 et ½ N. du ¼ N.E. 1, tp. 7, rang 3, est....................................	do ...	6·00 do ...	30 00	
22 mars	1887	North-West Canada Investment Co (Limited)	do ...	Titre du ¼ N.O., sec. 30, tp. 8, rang 4 est.......	do	4·00 acres..	20 00	
18 mai	1887	J. Caldwell.....	do ...	do lot 77, Kildonan..............................	Prolongement N..	0·26 do ...	2 60	
23 do	1887	R. Patterson............	do ...	do ¼ N.O. et ½ N. du ¼ S.O. sec. 31, tp 8, rang 4 est.	Embr. de Pembina	6·00 do ...	30 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer Canadien du Pacifique—Suite.			$ cts.	
25 mars 1887	Scottish, Ontario and Manitoba Land Co (Limited)............	Sa Majesté..	Titre du ¼ N.E. sec. 1 et ½ S. ¼ S.E. 12, ¼ S. E. 1, tp. 6, rang 3, est, et ¼ N.E. sec. 25, tp. 5, rang 3, est	Embr. de Pembina.	14·00 do ...	70 00	
25 do 1887	do ...	do ...	Titre de la ½ N.¼ N.O. sec. 7, et ½ N. sub-division légale 11 de la sec. 7, tp. 6, rang 4, est ; ¼ S.O. sec. 31 et ½ N. ¼ N.O. 30 et ½ S. ¼ S.O. 19, tp. 5, rang 4, est..........	do	11·00 do ...	55 00	
25 do 1887	do ...	do ...	Titre de ¼ S.E. et ½ S. ¼ N.E. sec. 24, tp. 8, rang 3, est ; ½ N. ¼ N.E tp. 8, rang 3, est ; ¼ N.E. 13, ½ S. ¼ S.E. 24, et ¼ S.E. ½ S. du ¼ N.E. 1, tp. 7, rang 3, est..........	do	20·00 do ...	100 00	
23 mai 1887	London Canadian Loan and Agency Co. (Limited)	do ...	Titre du lot 72, Ste-Agathe, étant une partie de la ½ O. sec. 29, tp. 1, rang 3, est.........	do	2·60 do ...	26 00	
26 do 1887	Ann Taylor *et vir*	do ...	Titre du ¼ N.O., sec. 35, tp. 3, rang 3, est......	do	2·91 do ...	14 55	
27 do 1887	W. Bailey	do ...	do ¼ S.E. et ½ S. ¼ N.E. sec. 24, tp. 5, rang 3, est	do	6·00 do ...	30 00	
31 do 1887	H. McEwen	do ...	Titre du ½ S. du ¼ N.O., et ¼ S.O. sec. 6, tp. 5, rang 4, est........................	do	16·03 do ...	80 15	
18 mars 1887	J. Bullis.........	do ...	Titre des lots 78 et 80, Sainte-Agathe, ou partie de ½ O. sec. 29, tp. 1, rang 3, est......	do	5·20 do ...	52 00	Payé à la Manitoba and N. W. Loan Co. (Limited).
21 avril 1887	J. et E. et W. Bullis	do ...	do do ...	do	....	....	
26 mai 1887	Jas. Quinn	do ...	Titre du ½ N.O. et S.O. sec. 22, tp. 3, rang 3, est........................	do	12·87 do ...	64 25	
26 do 1887	E. Jane Quinn.........	do ...	Titre du ¼ S.E., sec. 27, tp. 3, rang 3, est	do	0·85 do ...	4 25	
18 déc. 1886	Jos. St. Germain......	do ...	do lot 139, Saint-Norbert................	do	1·60 do ...	12 88	
14 juin 1887	N. Bonneau	do ...	do ¼ N.E., sec. 36, tp. 5, rang 3, est......	do	4·00 do ...	20 00	
31 mai 1887	W. Grant	do ...	do lot 46, Sainte-Agathe	do	2·60 do ...	39 00	do

23 juin 1887	D. McArthur	do	do ¼ S.O. sec. 7 et ½ N. du ¼ N.O. sec. 6, tp. 5, rang 4 E.	do	6·00 do	45 00	
4 janv. 1887	T. Nixon	do	Titre du ¼ N.E. sec. 25, et ½ S. du ¼ S.E. sec. 36, tp. 8, rang 3 E	do	6·00 do	60 00	
26 mai 1887	M. Larence, veuve	do	Titre du lot 7, établissement de la Grande Pointe, station de Saint-Norbert	do	3·37 do	26 96	
15 nov. 1886	Roger Marion	do	Titre du lot 176, Saint-Norbert (déjà concédé le 17 mars 1881, pour $1)	do	1·71 do	13 68	
25 mai 1887	J. R. Bensen	do	Titre du ¼ N.O. sec. 7, tp. 9, rang 4 E.	do	4·00 do	32 00	
22 juin 1887	W. J. Christie	do	do ¼ S.E. sec. 12, tp. 9, rang 3 E	do	3·72 do	18 60	
5 juil. 1887	A. M. Nanton	do	do ¼ S.E. sec. 36, tp. 5, rang 3 E.	do	4·00 do	20 00	
9 juil. 1887	S. Mortimore	do	do lot 70, Sainte-Agathe	do	2·60 do	26 00	
27 avril 1886	W. N. Fairbanks	do	Titre des lots 8, 9 et 10, bloc 4; lots 7, 8, 9 et 5, bloc 11; lot 3, bloc 18; lots 6, 7 et 10, bloc 26; lots 10, 12, 3, 4 et 5, bloc 31; lots 7, 9 et 10, bloc 40; à Emerson	do		75 60	Et interêt depuis le 1er oct. 1875.
25 juin 1887	John Church	do	Titre du ¼ S.E. et ½ S. du ¼ N.E. sec. 25, tp. 7, rang 3 E	do	0·31 do 4·00 do 6·31 do	31 55	Payé à l'Association de construct. et d'emprunt.
8 mars 1887	Hiram Clark	do	Titre du lot 30, Sainte-Agathe (à être payé à la Cie d'emprunt du Manitoba et Nord-Ouest, si l'hypothèque est forclose, ou déposée en cour)	do	3·56 do	103 40	
13 janv. 1881	R. Goulet	do	Titre du lot 180, Saint-Norbert	do	3·26 do	1 00	
2 déc. 1886	do	do	do do et ½ S. du ¼ S O. sec. 31, tp. 9, rang 4 E	do	2·00 do	42 88	
2 juil. 1887	Scottish, Manitoba and North-West Real Estate Co. (Limited)	do	Titre du ¼ N.E. et ½ N. du ¼ S.E. sec. 24, tp. 7, rang 3 E	do	6·00 do	30 00	
20 juil. 1887	H. Archibald	do	Titre du ¼ N.E. et ½ N. du ¼ S.E. sec. 12, tp 5, rang 3 E	do	6·00 do	30 00	
15 nov. 1886	A. Trottier *et al.*	do	Titre du lot 159, Saint-Norbert	do	1·56 do	12 48	
30 juil. 1887	Corp. Arch. Catholique-Romaine de St. Boniface	do	do do do (à l'appui)	do		1 00	
15 nov. 1886	Marie Pretteau	do	do lot 138 do 2 milles extérieurs	do	1·02 do	8 16	
7 juil. 1887	Geo. Church	do	do du ¼ S.E. sec. 36 et ½ N. du ¼ N.E. sec. 25, tp. 7, rang 3 E	do	12·44 do	62 20	
15 nov. 1886	Rév. N. J. Ritchot	do	Titre des lots 201 et 204, Saint-Norbert (n° 204 déjà concédé)	do	2·57 do 3·68 do	42 00	
13 juil. 1887	J. Gillies	do	Titre du ¼ N O. et ½ N. du ¼ S.O. sec. 18, tp 5, rang 4 E	do	6·00 do	30 00	Payé à Ellen Klyne.
.... 1887	Dominion of Canada Mortgage Company (Limited)	do	Titre du ¼ N.O. sec. 2, tp. 4, rang 3 E	do	6·31 do	31 55	
20 juin 1887	do	do	do lot 184, Saint-Norbert	do	2·19 do	17 52	

2°—PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue. — Acres.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer Canadien du Pacifique.			$ cts.	
23 fév. 1881	R. Terrot	Sa Majesté	Titre du lot 6, bloc 31, Emerson	Emb. de Pembina	0·09 do	2 66	Déjà concédé.
31 mars 1881	J. H. Kennedy	do	do lot 202, Saint-Norbert	do	0·87 do	1 00	
9 juin 1887	S. H. Phippen	do	do lot 76, Sainte-Agathe	do	2·60 do	26 00	
18 oct. 1886	Margaret Allan	do	do lot 259, Saint-André	Prolongement N.	0·75 do	6 80	John Allan l'a confirmé le 7 janvier 1887.

CONVENTIONS

Au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral gnies de chemins de fer et le ministre des chemins de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à être construite.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention. Par mille.	N'excédant pas en tout.
1886.				$	$
16 juill..	Cie de ch. de f. Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	De Brockville à Westport.....	48-49 Vic., c. 59.	3,200	128,000
7 do	Cie de chemin de fer Central.	De la rivière au Saumon, à la tête du Grand Lac, à Norton Station, ch. de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean N.-B.	47 Vic , c. 8.	3,200	128,000
14 août.	Cie de chemin de fer Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick.	Entre le termini de Frédéricton et d'Indiantown.	49 Vic., c. 10	3,200	32,000
12 juill.	Cie de chemin de fer Canada Atlantique	De l'Ile de Clark à Valleyfield, et de Lacolle à 1½ mille à l'ouest de Johnston's.	48-49 Vic., c. 59, 49 Vic., c. 10.	1,600 } 3,200 } 3,200	96,000 38,400
27 do	Cie de chemin de fer d'Ontario et du Pacifique.	De Cornwall *viâ* Newington, Crysler, Manotic et Franktown à Perth.	47 Vic., c. 8.	3,200	262,400
19 août.	Cie de chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa.	De la division de Midland au ch. de fer du Grand-Tronc, dans Snowdon, à Bancroft.	do ...	3,200	160,000
16 sept.	Cie de chemin de fer de L'Assomption.	De L'Epiphanie à L'Assomption.	49 Vic., c. 10	3,200	11,200
14 do	Cie de ch. de f. Bouctouche et Moncton.	De Moncton à Bouctouche, N.-B....... ..	do ...	3,200	96,000
2 nov..	Cie de chemin de fer du Pacifique d'Ontario Ouest.	De Woodstock à London, au lieu de Ingersoll à London, d'après l'Acte	do ...	3,200	86,400 au lieu de 256,000
12 oct..	Chemin de fer Grand Occidental.	De Yamaska à la rivière Saint-François	do ...	3,200	32,000
30 nov.	Cie de chemin de fer Joggins.	De la station Maccan, chemin de fer Intercolonial, aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.	do ...	3,200	38,400
1887.					
20 janv.	Cie de chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.	De Glenannan à Wingham, Ont.	do ...	3,200	16,000
12 août.	Cie de chemin de fer Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick..	2 milles de prolongement en eau of fonde à Chatham, N.-B.	do ...	3,200	32,000
1886					
17 déc...	Cie de chemin de fer de Stewiacke-Valley et Lansdowne, (limitée).	Du chemin de fer Intercolonial, traversant la vallée de Stewiacke, vers Lansdowne, N.-E.	do ...	3,200	80,000
19 oct	*Cie de chemin de fer d'Albert.	Pour mettre le chemin de fer en bon état de réparations entre Salisbury et Hopewell.	do ...	3,200	15,000

* Deuxième hypothèque sur le chemin de fer et les immeubles sujette à la première hypothèque du 1er décembre 1877, en faveur des fidéicommissaires, le gouvernement payant aujourd'hui $4,836 aux journaliers, la balance à mesure que les travaux avancent. La compagnie doit rembourser les $15,000 le 1er décembre 1897 avec intérêt à 6 pour 100, payable le 1er décembre et le 1er juin de chaque année, le premier paiement le 1er décembre 1886. Si la compagnie ne paie pas le principal ou l'intérêt, le gouvernement pourra prendre possession en donnant un mois d'avis. La compagnie doit exploiter la ligne et recevoir les profits, etc.

pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compa-
fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

Nombre de milles à être subventionné	Maximum de rampe :— Pieds au mille.	Rayon de courbe— au moins.	Largeur du déboisement chaque côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, lbs. par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
No.	Pied.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
40	66	955	50	20	16	56	1er août 1889	
40	66	933	50	20	16	56	1er juillet 1888	
8	70	955	50	20	16	56	1er janv. 1887	
47 / 12	40	1,166, de l'I. de Clarke à Valleyfield. 5,730, de Lacolle à 1½ mil. à l'O. de Johnston's.	50	20	16	60 s'ils sont de fer. 56	1er oct. 1886	
82	53	1,433	50	20	16	56	1er juillet 1888	
50	60	1,000	50	20	16	56	1er déc. 1886 / 1er juil. 1888	10 milles. / Le reste.
3½	47	955	50	20	16	56	1er janv. 1887	
30	60	955	50	20	16	56	1er juillet 1887	
27	53	1,433	50	20	16	56	1er nov. 1887	Sujet à l'approbation du gouvernement.
10	10	1,910	40	20	16	56	1er oct. 1887	
12	79	955	50	20	16	56	1er nov. 1887	
5	53	1,433, sauf à sa jonction avec le ch. de fer T., G. et B., un rayon de 573 pieds.	50	20	16	56	1er déc. 1887	
2	90	714	50	20	16	56	1er sept. 1888	
25	60 Sauf les 5 premiers milles, à arp. de nouv.	955	50	20	16	60 s'ils s. de fer. 56	1er déc. 1889	
....	....	....	.....	......	......	....	Doit être faite avec toute la célérité raisonnable.	

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout.
				$	$
1887.					
19 fév....	Cie de ch. de fer de Caraquette.	De l'extrémité de la présente partie subdivisée du ch. de fer de la comp. à Caraquette en bas jus. Shippégan, N.B.	49 Vic., c. 10	3,200	32,000
1886. 4 mars.	†Cie de ch. de fer de transport maritime de Chignectou (limitée.)	Chemin de fer traversant l'isthme de Chignectou, unissant la Baie Verte avec la Baie de Fundy.	45 Vic., c. 25, 49 Vic., c. 18.	$150,000 par année pendant 25 ans, changé à $170,602 par année pendant 20 ans.	

† Des pouvoirs hydrauliques devront lever des navires de pas moins de 1,000 tonneaux de registre chacun, avec leur cargaison complète. Des bassins à chaque extrémité capables de contenir en sûreté au moins six vapeurs, seront agrandis plus tard. La compagnie devra pratiquer des endroits de croisement pour le trafic, exploiter et entretenir le chemin de fer, prélevant les péages approuvés par A.C. Si le contrat est dûment exécuté, la compagnie recevra chaque semestre $85,301, ou ce qui sera nécessaire pour élever les recettes nettes à 7 pour 100 par année du capital-actions et des obligations de la compagnie, savoir, $5,500,000. Si les recettes excèdent 7 pour 100 la compagnie paiera au gouvernement la moitié du profit au delà de 7 pour 100 jusqu'à ce que la subvention soit toute remboursée au gouvernement, sujet à l'approbation du parlement.

OTTAWA, 2 novembre 1887.

pour aider à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nombre de milles à être subventionnés.	Maximum de rampe—pieds par mille.	Rayon de courbe—au moins.	Largeur de déboisement chaque côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, lbs. par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
No.	Pieds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
10	37½	1,433	50	20	16	50	1er oct. 1887	
16 17/16	P. de niveau.	Droite.	50	20	16	110	1er juillet 1889	

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No 22.

RAPPORT DU BUREAU DES ARBITRES OFFICIELS.

OTTAWA, 3 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser une liste des réclamations qui ont été soumises aux arbitres officiels par votre département, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

CHS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU des réclamations soumises aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Réclamants.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Soumise soit à un arbitre ou à la commission au complet.	Soumise pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1886.				$ cts.		
J. Bte. Plante	Cheval tué sur l'embranchement de Saint-Charles, C.F.I	5 juillet	Commission au complet,	Décision	$150 00	150 00	6 nov. 1886.	
W. D. Chisholm	Grange incendiée par les étincelles—Prolongement-Est, C.F.I.	15 do	do	do	Non ment.	750 00	8 do 1886.	
Wm. Serviss	Canal Cornwall—Terrain pris pour le.	15 do	do	do	do	865 00	23 mai 1887.	
Edward Ryan	do do	15 do	do	do	do	747 50	23 do 1887.	
Timothy Shield	do do	15 do	do	do	do	533 00	23 do 1887.	
George Moss	do do	15 do	do	do	do	618 00	23 do 1887.	
Francis Clark	do do	15 do	do	do	do	155 00	23 do 1887.	
Isaac Mason	Un cheval tué, C.F.I	21 do	Un arbitre	Rapport	do	Nil.	7 sept. 1886.	
Héritiers de Eloi Rioux	Dommage par eau et bétail tué, C.F.I	21 do	Commission au complet.	Décision	do	100 00	30 do 1886.	
W. H. Johnson	Orgue perdu par négligence des officiers, C.F.I.	21 do	Un arbitre	Rapport	do	115 00	25 août 1887.	
Duncan Ross et Roderick Fraser	Bois brûlé par les étincelles—Prolongement-Est, C.F.I	15 août	do	do	do	Nil.	18 juin 1887.	
Hugh McPhee	Un cheval tué, C.F.I	23 do	do	do	do	100 00	18 do 1887.	

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 3 septembre 1887.

LES causes suivantes ont été décidées durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Réclamants.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Soumise soit à un arbitre ou à la commission au complet.	Soumise pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
					$ cts.	$ cts.	1886.	
Veuve Mag. Martel	Dommage à son terrain par eau, C.F.I.		Commission au complet.	Décision	Non ment.	15 00	30 sept.	
David Rioux	Dommage à son terrain par eau, C.F.I.		do	do	do	80 00	30 do	
George Rioux	do do do		do	do	do	30 00	30 do	
Johnny Rioux	do do do		do	do	do	20 00	30 do	
Etienne Michaud	Six vaches tuées, C.F.I.		do	do	do	120 00	30 do	
Daniel Chouinard	Dommage au terrain (1 perche) par eau, C.F.I.		do	do	do	600 00	30 do	
Henri Beaulieu	do do do		do	do	do	150 00	30 do	
Louis Chasseur	do do do		do	do	do	50 00	30 do	
Adolphe Ross	do do do		do	do	do	100 00	30 do	
Josué Bouillon	do do do		do	do	do	200 00	30 do	
Sylvain Lavoie	do do do		do	do	do	87 50	30 do	
Octave Lamontagne	do do do		do	do	do	450 00	30 do	
Napoléon Rioux	do do do		do	do	do	100 00	30 do	
Joseph Roy *alias* Desjardins	do do do		do	do	do	15 00	30 do	
Jules Larivée	do do do		do	do	do	15 00	30 do	
George Lavoie	Grange et bestiaux détruits par le feu, C.F.I.		do	do	do	1,072 50	30 do	
Mme J. Pouliot	Dommage au terrain par eau, C.F.I.		do	do	do	450 00	30 do	Cette cause est en appel devant la cour de l'Echiquier.
Jean Pierre, Saint Laurent	do do do		do	do	do	500 00	30 do	
Louis Bérubé	do do do		do	do	do	500 00	30 do	
Charles Dumas	Terrain pris pour le C.F.I.		do	do	do	200 00	30 do	
Charles W. Carrier	do pour l'embranchement de Saint-Charles, C.F.I.		do	do	do	61,811 86	30 do	
Antoine Carrier	do do do		do	do	do	450 00	30 do	
MM. Walker et Maling	Terrain pris pour garage de la filature de coton à Halifax		do	do	do	201 50	30 do	
Maurice Downey	Terrain pris pour l'embranchement de Dartmouth, C.F.I.		do	do	do	2,500 00	30 do	

A. L. Palmer	Terrain pris pour C.F.I.		do	do	do	200 00	30 do		
Alfred Côte	Dommage au terrain par eau, C.F.I.		do	do	do	500 00	8 nov.		
Mme W. Hayward	Embranch. de la Rivière-du-Loup—Terrain pris pour C.F.I.		do	do	do	2,273 00	26 do	do	do
M. Lavendier	Prolongement-Est — Bestiaux tués — Havre au Bouche, N.-B.		Un arbitre	Rapport	do	24 00	2 juillet		
A. Lavendier	do do do		do	do	do	24 00	2 do		
G. Lavendier	do do do		do	do	do	14 00	2 do		
A. Lavendier	do do do		do	do	do	48 00	2 do		
H. Giles	do do do		do	do	do	59 62	2 do		
T. Carpentier	do do do		do	do	do	3 00	2 do		
E. Carpentier	do do do		do	do	do	1 50	2 do		
B. Fougère	do do do		do	do	do	4 00	2 do		
E. Fougère	do do do		do	do	do	28 00	2 do		
G. Decostis	do do do		do	do	do	10 00	2 do		

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 3 septembre 1887.

ANNEXE No 23.

LISTE ALPHABÉTIQUE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

A.D	Désignation de l'acte.	Application de l'octroi, avec description de la ligne subventionnée.	Conditions de l'octroi sous l'autorité des actes des subsides. Subvention par mille. Argent et terrain.	Nombre de milles estimés.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
			$		$		$	Acres.
1887	50-51 Vic., c. 23.	Cie de ch. f. Alberta et Athabasca, riv. l'Arc sur le C.O.P., entre Calgary et Crowfoot, à un p près l'em. de ville, Edmonton	6,400 ac.	300	....	....	....	1,920,000
1886	49 Vic., c. 10......	Cie de chemin de fer Albert, Salisbury à Hopewell	....	....	....	....	15,000	....
1884	47 Vic., c. 8	do Albert-Sud, Hopewell à Alma.........	3,200	16	51,200	....	51,200	....
1884	47 Vic.; c. 8......	Pour une ligne, Annapolis à Digby.........	3,200	20	64,000	....	64,000	....
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de ch. f. de la Baie des Chaleurs, Métapédiac vers Paspébiac	....	20	300,000	....	300,000	....
1883	46 Vic., c. 25... .	do 20 mil. de l'extr. de Paspébiac	{ 6,400 3,200	20 } 60 }	320,000	....	320,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Brockville à Westport	3,200	40	128,000	....	128,000	....
1885 1886	48-49 Vic., c.59 } 49 Vic., c. 10... }	Cie de ch. de fer Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado	{ 1,500 } 1,700 }	7	{ 10,500 } 11,900 }	....	22,400	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. f. de la jonct. Beauharnois, St-Martin vers St-Anicet.	3,200	30	96,000	....	96,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié, Brantford à Haggersville ou Waterford, ou à un point intermédiaire sur le ch. de fer du Sud du Canada	3,200	18	57,600	....	57,600	....
1886	49 Vic., c 10......	Cie de ch. de fer Bouctouche et Moncton, Moncton à Bouctouche	3,200	30	96,000	....	96,000	....
1887	50-51 Vic, c 24.	Cie de ch. de fer Bouctouche et Moncton, de l'extrémité ouest de la section subventionnée à Moncton.	3,200	2	6,400	....	6,400	....
1874	37 Vic., c. 14......	Ch. de fer Canada-Central, Pembroke à Callander	12,000	120	1,440,000	....	1,440,000	....
1883	46 Vic., c. 25......	Cie de ch. de fer Caraquette, Bathurst à Caraquette	3,200	36	115,200	....	115,200	....
1884	47 Vic., c. 8	do Caraquette au havre de Shippégan	3,200	24	76,800	....	76,800	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	do Caraquette infér. à Shippégan	....	7	32,000	....	32,000	....
1884	47 Vic., c. 8. ...	Cie de ch. de f. Central, de la tête du Gr. Lac au C. F. Intercol'al	3,200	40	128,000	....	128,000	....

1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de f. Ontario-Central, Coe Hill ou Rathburn à Bancroft	3,200	20	64,000		64,000	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer Canada-Atlantique. { Valleyfield à Lacolle; Term., Ottawa, aux chutes des Chaud.	{ 1,600 3,200 } 3,200	34 10 3 }	96,000		96,000	
1886	49 Vic., c. 10	do { Ile Clarke à Valleyfield; Lacolle à la front. Internationale	} 3,200	12	38,400		38,400	
1881	44 Vic., c. 1	Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops						
1884 1885 1884	47 Vic., c. 8 48-49 Vic., c. 58 47 Vic., c. 8	Prolongement du C.C.P. { Jonction de Saint-Martin à Québec; do do (addit.); Reliant la jonction Union Jacques-Cartier et la Rive-Nord	6,000 }	160	{ 960,000 340,000 200,000 }		1,500,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	C.F. Carillon et Grenville, de St-Eustache au Sault-au-Recollet.	3,200	12	38,400		38,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de C.F. de la vallée Cornwallis, de Kentville à Kingsport.	3,200	13	41,600		41,600	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring-Hill jusque près du village d'Oxford	3,200	14	44,800		44,800	
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et St-Laurent, de Lorette à Québec.	3,200	12	38,400		38,400	
1882 1886	45 Vic., c. 55 49 Vic., c. 18	Cie de ch. de fer de transport maritime de Chignectou, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Quinté		16·85		Versements semestriels de $85,393 pour 20 ans.		
1887	50-51 Vic., c. 24.	C.F. du comté de Drummond, de Drummondville vers Nicolet	3,200	30	96,000		96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le Québec-Central à la carrière de la Cie de Chaux de Dudswell	3,200	7	22,400		22,400	
1884	47 Vic., c. 6.	Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, d'Esquimalt à Nanaïmo, Ile Vancouver		71			750,000	Terrain sur l'Ile Vancouver (*voir* 47 V., c. 6).
1884	47 Vic., c. 8	Cie de chemin de fer Erié et Huron, de Wallaceburg à Sarnia	3,200	30	96,000		96,000	
1883	46 Vic., c. 25	Cie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, de Petitcodiac à Havelock Corner	3 200	12	38,400		38,400	
1886	49 Vic., c. 10	Pour une ligne d'Eganville à un point sur le C.C.P.	3,200	22	70,400		70,400	
1887	50-51 Vic., c. 26.	Cie de pont de ch. de fer Frédéricton et Sainte-Marie				Emp. de 80 p. 100 remb. dans 15 ans		
1886	49 Vic., c. 10	Pour une ligne, de Frédéricton au village de Prince-William	3,200	22	70 400		70,400	
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de Gananoque, Perth et Baie Saint-Jacques	3,200	17	54,400		54,400	
1885	48-49 Vic., c. 59	do de la V. de la Gatineau, Hull vers Le Désert	5,193	62	320,000		320,000	
1884	47 Vic., c. 8	C.F. Grand-Nord, de Saint-Jérôme à New-Glasgow	3,200	10	32,000		32,000	
1886	49 Vic., c. 10	do de New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm	3,200	18	57,600		57,600	
1886	49 Vic., c. 10	C.F. Grand-Oriental, de Yamaska à la rivière Saint-François	3,200	10	32,000		32,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do de Saint-François à Saint-Grégoire	3,200	30	96,000		96,000	
1886	49 Vic., c. 11	Cie du ch de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battleford	6,400 acres	450				2,880,000
1887	50-51 Vic., c. 24.	C.F. de la jonct. de Guelph, de la jonct. avec le C.C.P à Guelph	3,200	16	51,200		51,200	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert à Harvey-Bank	3,200	3	9,600		9,600	
1886	49 Vic., c. 10	Pour une ligne de Hereford au chemin de fer International	3,200	34	108,800		108,800	
1883	46 Vic., c. 25	Cie de ch. de fer de l'Int., de Sherbrooke à la limite internat.	3,200	49	156,800		156,800	

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada, etc.—*Suite.*

A.D	Désignation de l'acte.	Application de l'octroi, avec description de la ligne subventionnée.	Conditions de l'octroi sous l'autorité des actes des subsides. Subvention par mille. Argent et terres.	Nombre de milles estimés.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terres.
			$		$		$	Acres.
1884 / 1885	47 Vic., c. 8 ... / 48-49 Vic., c. 58	Cie de chemin de fer Internationale, de Montréal aux havres de Saint-André, Saint-Jean et Halifax		351		$170,000 p. 15 ans, $80,000 pour 20 ans, ou $250,000 p année pour 20 ans		
1884	47 Vic., c. 8	Cie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, de l'embranchement Victoria du ch. de fer de Midland à Bancroft	3,200	50	160,000		160,000	
1884	47 Vic., c. 8	Emb du ch. de fer Intercol., de la station de Derby à Indiantown		14	140,000		140,000	
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de Joggins, de la station McCann à Joggins	3,200	12	38,400		38,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do extrémité sud jusqu'aux quais	3,200	1¼	4,000		4,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer U. Jacques-Cartier, pour prol. e comp. la ligne			20,000		20,000	
1884	47 Vic., c. 8	Cie de c. de f. de Kingston et Pembroke, de Mississippi à Renfrew	3,200	15	48,000		48,000	
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer L'Assomption, de L'Assomption à L'Epiphanie	3,200	3½	11,200		11,200	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du lac Erié, Essex et la Rivière Détroit		27	118,400		118,400	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Temiscamingue, du Long-Sault au lac Témiscamingue	3,200	8	25,600		25,600	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du lac Témiscamingue, pour éviter les rapides de la riv. Ottawa, à La Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour la const. de quais et débarc à ces rapides		2	12,400		12,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, du Long-Sault au lac Kippewa	3 200	10½	33,600		33,600	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Ch. de f. de Leamington et Ste-Claire, de Comber au lac Erié	3,200	14	44,800		44,800	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do extrémité de la section nord subventionnée jusqu'à Comber	3,200	2	6,400		6,400	
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest, du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert	6,400 acres	430				2,752,000
1886	49 Vic., c. 11	Cie de chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest, de l'embranchement de Todburn à Shellmouth	6,400 do	26				166,400
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer de Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest, de Winnipeg au Lac à l'Eau-Blanche	6,400 do	150				960,000

1887	50-51 Vic., c. 24..	Cie du ch. de fer Massawippi, d'un point sur le ch. de fer A. N.-O. p. de Magog, à la st. d'Ayer's Flat sur le C.F. Massawippi.	3,200	10	32,000	....	32,000	....
1887	50-51 Vic., c 23.	Cie du C.F. et houill. de Medicine-Hat, Med.-Hat à Coal Fields	6,400 acres	8	....	....	....	51,200
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie d'embranchement de chemin de fer de Minudie, de près du pont du chemin de fer de la rivière Hébert à Minudie	3,200	5½	17,600	....	17,600	....
1885	48-49 Vic., c. 59	Cie du chemin de fer Montréal et Sorel, Saint-Lambert à Sorel	1,600	45	74,000	....	72,000	....
188	48-49 Vic., c. 59..	Cie de C.F. de jonct. Montréal et Champl., Brousseau à Dundee	500	60	30,000	....	30,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24	do do rivière au Saumon, de Fort Covington à Massena Springs	....	......	64,000	....	64,000	....
188	49 Vic., c. 10.	Cie du C.F. Montréal et de l'Ouest, Saint-Jérôme au Désert	5,161	70	361,270	....	361,270	....
188	49 Vic., c. 10	Cie du chemin de fer Montréal et lac Maskinongé, pour une ligne de Saint-Félix au lac Maskinongé.	3,200	10	32,000	....	32,000	....
1884	47 Vic., c 8	Cie du C.F. Nord et Ouest, Frédéricton à la rivière Miramichi..	3,200	40	128,000	....	128,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	do do extrémité de la ligne antérieurement subventionnée jusqu'à Boiestown	3,200	6	19,200	....	19,200	....
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de C.F. Nord et Ouest, additionnel entre Frédéricton et Indiantown, et prolongement en eau profonde à Chatham......	3,200	10	32,000	....	32,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer Nord et Ouest, de Indiantown à la jonction du chemin de fer Nord et Ouest, à ou près Boiestown	3,200	44	140,800	....	140,800	....
1882	45 Vic., c. 14	Cie de chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, de Gravenhurst à Callander........................	6,000	110	660,000	....	1,320,000	....
1883	46 Vic., c. 25	Cie du chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, de Gravenhurst à Callander (additionnel)	6,000		660,000			
1883	46 Vic., c. 25	C.F. de Napanee, Tamworth et Québec, Napanee à Tamworth..	3,200	28	89,600	....	89,600	....
1886	49 Vic., c. 10 ...	do do Tamworth à Tweed.....	....	18	70,000	....	70,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24	do do de l'extrémité N. de la section subventionnée jusqu'à Tweed..........................	3,200	4	12,800	....	12,800	....
1886	49 Vic., c. 10.....	Ch. de fer Intercol., près de Newcastle, jusq. v.-à-v. Chatham, N.-B	3,200	6	19,200	....	19,200	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, de Sackville à Cap Tormentine	3,200	37	118,400	....	118,400	....
1885	48-49 Vic., c. 60	Cie houillère et de navigat. du N.-O. — De la stat. Dunmore, C.C.P., à Lethbridge	3,800	109	....	....	....	418,560
1887	50-51 Vic., c. 22	Cie houillère et de navigat. du N.-O. — do do additionnel	40	....	....	....	....	
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie de C.F. Central de la N.-Ecosse, Lunenburg à un point dans le dist. de New-Germany, et embr. au quai de C.F. Bridgewater	3,200	34	108,800	....	108,800	....
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de ch. de fer Ontario et Pacifique, Cornwall à Perth	3,200	82	262,400	....	262,400	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do de l'extr. N. de la ligne subv. à Perth	3,200	6	19,200	....	19,200	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie du chemin de fer Ottawa, Waddington et New-York, Ottawa à Waddington..............................	3,200	52	166,400	....	166,400	....
		Oxford à Louisbourg—						
1882	45 Vic., c. 14....	Oxford à New-Glasgow..............................	3,200	70	224,000	....	480,000	....
1883	46 Vic., c. 25.....	Canso à Louisbourg	3,200	80	256,000	....		
1884	47 Vic., c. 8	Oxford à Sydney ou Louisbourg (additionnel).	....	....	....	$30,000 p. ann. pend. 15 ans, avec bail ou transfert du prolongement Est de New-Glasgow à Canso..	....	....

[1887]

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Suite.*

A.D	Désignation de l'acte.	Application de l'octroi, avec description de la ligne subventionnée.	Conditions de l'octroi sous l'autorité des actes des subsides. Subvention par mille. Argent et terres.	Nombre de milles estimés.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Terres
			$		$		$	Acres.
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de f. et de navig. de Oshawa, Port-Oshawa à Raglan	3,200	7	22,400	.....	22,400	.....
1884	47 Vic., c. 8.....	Gouvernement provincial de Québec { Montréal à Québec	6,000	159	954,000	}	2,394,000	.....
		do Ottawa	12,000	120	1,440,000			
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de C.F. de colon de Parry-Sound, Parry-Sound à Sandridge	3,200	40	128,000	.....	128,000	.....
1884	47 Vic., c. 8	Cie de ch. de f. de Pontiac et jonct du Pac., Hull à Pembroke.	3,200	85	272,000	.....	272,000	.....
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Long Lac et Saskatchewan, de Régina au Long Lac.	6,400 acres	22¼	.....	.....	.....	142,784
1887	50-51 Vic., c. 23	Cie de chemin de fer et de bateaux à vap. de Qu'Appelle, Long Lac et Saskatchewan, du Long Lac, près du coude de la Saskatchewan N., avec embranc. à Prince-Albert et Battleford	6,400 do	325	.....	.....	.....	2,080,000
1884	47 Vic., c. 8	Cie de chemin de fer de Québec-Central, de la jonction de Beauce à la limite internationale	3,200	66	211,200	.....	211,200	.....
1882	45 Vic., c. 14	Cie de chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean	3,200	120	384,000	.....	384,000	
1883	46 Vic., c. 25	Cie de chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean (additionnel)	3,200	25	80,000	.....	80,000	.....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de Chemin de fer de Quebec et lac Saint-Jean, jonction du chemin de fer de la Rive-Nord à Saint-Raymond	3,200	32	96,000	.....	96,000	.....
1886	49 Vic., c 10 ...	Cie de chemin de fer de Québec et lac St-Jean, de 50 milles au nord de Saint-Raymond au lac Saint-Jean (additionnel).	.....	(95)	186,295	.....	186,295	.....
1887	50-51 Vic., c 24	Cie du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean, Québec au lac Saint-Jean—étant la partie non affectée par les subv. antér...	3,200	9	28,800	.....	28,800	.....
1887	50-51 Vic., c 24	Cie de ch de f. jonct de Richmond Hill, jonct. de Richmond-Hill, sur le ch. de fer du Nord, au village de Richmond-Hill..	3,200	5	16,000	.....	16,000	.....
1887	50-51 Vic., c. 24	Cie du ch. de f r de Norfolk-Sud, Port-Rowan à Simcoe..	3,200	17	54,400	.....	54,400	.....
1884	47 Vic., c. 8..	Cie de chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou, Richibouctou à Saint-Louis	3,200	7	22,400	.....	22,400	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du ch de fer du St-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. de f des Grand.-Piles à la jonct. du lac St-Jean	.....	.....	217,600	.....	217,600	.....

1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, du lac Saint-Jean à Chicoutimi, ou de Chicoutimi au lac Saint-Jean	3,200	30	96,000	....	96,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de la vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, du vil. de Prince-William à la ville de Woodstock	3,200	22	70,400	....	70,400	....
1883	46 Vic., c. 26	Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour construire un pont de chemin de fer et raccordements	....	....	....	$500,000 prêt	....	....
1886	49 Vic., c. 10	De Saint-André à Lachute	3,200	7	22,400	....	22,400	....
1886	49 Vic., c. 10	De Saint-Eustache à Sainte-Placide	3,200	18	57,600	....	57,600	....
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de la vallée Stewiacke et Lansdowne, d'un point sur le ch. de fer Intercolonial par la vallée Stewiacke vers les mines de fer, etc	3,200	25	80,000	....	80,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Sainte-Catherine et Niagara, de Sainte-Catherine au pont de la rivière Niagara	3,200	12	38,400	....	38,400	....
1886	49 Vic., c. 10	Cie. de ch. de fer de Toronto, Grey et Bruce, de Glenannan à Wingham	3,200	5	16,000	....	16,000	....
1882 1885	45 Vic, c. 14 48-49 Vic, c. 58	Cie de ch. de fer de Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston	$3,200 pour 75 m. $2,800 " 75 m $6,000 " 8 m	83	240,000 258,000	....	498,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. fer de Témiscouata, embranchement d'Edmundston à la rivière Saint-François	3,200	30	96,000	....	96,000	....
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, de Murillo à l'extrémité Est du lac au Poisson-Blanc	3,200	28¾	92,000	....	271,200	....
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, de l'extrémité de la ligne subventionnée au Lac Croche	3,200	56	179,200			
1886	49 Vic., c. 10	De Truro à Newport	3,200	49	156,800	....	156,800	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de la vallée de la Tobique, de Perth-Centre à Plaister-Rock	....	14	89,600	....	89,600	....
1884	47 Vic., c. 25	Cie de chemin de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, de Winnipeg à la Baie d'Hudson	6,400 acres dans Man. 12,800 ac., T.N.-O.	225 425	....	....	....	6,880,000
1886	49 Vic., c. 11	Cie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois *viâ* Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest	6,400 acres	240	....	....	....	1,536,000
1886	49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer d'Ontario-Ouest et Pacifique, de Ingersoll *viâ* London à Chatham, Ont.	3,200	80	256,000	....	256,000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Vaudreuil et Prescott, de Vaudreuil à Hawkesbury	3,200	30	96,000	....	96 000	....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Pour une Cie, de Mount-Forest à Walkerton	3,200	24	76,800	....	76,800	....
1887	50-51 Vic., c. 24	do de Woodstock à Centreville	3,200	20	64,000	....	64,000	....
1887	50-51 Vic., c 24.	do pour un pont traversant le Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du ch. de fer Canada-Atlantique	....	....	....	15 pour 100 sur la valeur du pont	180,000	....
1887	50-51 Vic, c. 25.	Ch. de fer des Comtés de l'Ouest, de Yarmouth à Annapolis	....	....	....	....	500,000	....

[1887]

CRÉDITS accordés en vertu d'actes qui ont été annulés ou modifiés par des actes subséquents du parlement.

Octrois annulés ou modifiés.								
Année.	Acte.	A qui accordés.	Description générale de la ligne subventionnée.	Montant.	—	Autorité pour le changement.	Montant du nouveau crédit.	Observations.
				$			$	
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau.	Pour les premiers 50 milles de ch. de fer, depuis la station de Hull.	160,000	Annulé ...	48-49 Vic., c. 59, 1885.		
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.	Pour 80 milles, de Canso à Louisbourg ou Sydney.	256,000	Modifié	47 Vic, c. 8, 1884	256,000	Amendé en retranchant les mots "à la Cie de ch de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe," et remplaçant le mot "son" par "le", et en retranchant les mots "pour 80 milles de."
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de fer Northern and Western.	De l'Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy.	102,400	Annulé. ...	47 Vic., c. 8, 1884	128,000	
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de fer Montréal et Occidental.	Pour les premiers 50 milles au delà de Saint-Jérôme, P.Q.	160,000	Annulé.....	49 Vic., c. 10, 1886	S. 47 V., c 8.	
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de chemin de fer de la Gatineau.	Pour une ligne de Kazabazua au Désert.	160,000	Annulé ...	48-49 Vic, c. 59, 1885.	320,000	Pour 62 milles, de Hull au Désert au lieu des subventions accordées par la 46 Vic., c. 25, et par la 47 Vic, c. 8.
1881	47 Vic., c. 8......	Napanee, Tamworth et Québec.	De Tamworth à Bogart ou Bridgewater.	70,400	Annulé ...	48-49 Vic., c. 59, 1885.	70,000	De nouveau annulé.
1884	47 Vic., c. 8......	Cie de ch. de fer Montréal et Occidental.	De l'extrémité de la ligne subventionnée et se dirigeant vers le Désert.	160,000	Annulé ...	49 Vic., c. 10, 1886	361,270	$5,161 par mille au lieu des subven. accordées par la 46 Vic., c. 25, et par la 47 Vic., c. 8.
1884	47 Vic., c. 8......	Pour un chemin de fer....	De Saint-André à Lachute	22,400	Modifié	49 Vic., c. 10, 1886	22,400	Pour 7 milles, pour se raccord. avec le CCP.
1884	47 Vic., c. 8......	Pour un chemin de fer....	Des Grandes-Piles au lac Edouard.	217,600	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1885.	217,600	De nouveau annulé.
1885	48-49 Vic., c. 59	Napanee, Tamworth et Québec.	De Tamworth et se dirigeant vers Bogart et Bridgewater.	70,000	Modiffé	49 Vic, c. 10, 1886	70,000	Pour 18 milles de son chemin au lieu de 16 milles.

1885	48-49 Vic., c. 59	Pour un chemin de fer ...	Pour 8 milles de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue.	25,600	Modifié	50-51 Vic., c. 24, 1887.	12,400	Pour 4 courtes sections de 2 milles, au lieu d'une partie des 2 milles à même les 8 milles subventionnés.
1885	48-49 Vic., c. 59.	Pour un chemin de fer ...	Depuis les Grandes Piles jusqu'au lac Edouard.	217,600	Modifié....	50-51 Vic., c. 24, 1887.	217,600	Subvention accordée à la Cie du chemin de fer du St-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer de Caraquette.	Pour 10 milles, depuis Caraquette (en bas) jusqu'à Shippegan.	33,900	Modifié	50-51 Vic., c. 24, 1887.	32,000	Pour 7 milles au lieu de 10 milles subventionn.
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer du lac Erié, Essex et Détroit.	Pour 37 milles, depuis Windsor jusqu'à Leamington.	118,400	Modifié	50-51 Vic., c. 24 1887.	118,400	Pour 27 milles au lieu de 37 milles subventionn.
1886	49 Vic., c. 10.. .	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue.	Pour quais et débarcadères.........	6,000	Annulé....	50-51 Vic., c. 24, 1887.		
1886	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer ...	Pour 28 milles, depuis Perth-Centre jusque près Plaister-Rock.	89,600	Modifié	50-51 Vic., c. 24, 1887.	89,600	Cie de chemin de fer Tobique, pour 14 milles de la même ligne.

ANNEXE No 24.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 26 décembre 1887.

MONSIEUR,—Depuis que j'ai eu l'honneur de vous adresser mon dernier rapport au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'important travail du prolongement du réseau de la compagnie jusqu'au Sault-Sainte-Marie a été virtuellement terminé; la voie est faite jusqu'au Sault, et la dernière travée du joli pont en acier qui traverse la rivière Sainte-Marie est en cours de construction. Quand elle sera terminée, et on espère qu'elle le sera la semaine prochaine, les rails seront posés sur le pont, et le chemin de fer du Pacifique se raccordera là encore, au réseau des chemins de fer américains, et mettra les vastes champs de blé du Nord-Ouest américain ainsi que Minneapolis, la grande métropole, en communication directe avec les ports de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax. Les avantages qui devront en découler pour le Canada, spécialement pour les villes que je viens de mentionner, seront, à mon idée, très grands. Les ramifications du chemin de fer du Pacifique deviennent très vastes; à mesure que les prolongements et les embranchements s'établissent, de nouvelles sections du pays s'ouvrent à la colonisation, les industries prennent un nouvel essor, et les populations se réjouissent et s'encouragent.

Aujourd'hui la ligne-mère de la compagnie du Pacifique va d'un océan à l'autre, tandis que de nombreux embranchements s'étendent au nord et au sud, couvrant—

La ligne transcontinentale	2,906
Les prolongements et les embranchements	1,750
Total	4,656

Le réseau touche à presque toutes les villes importantes du Canada, parmi lesquelles Saint-Jean, Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Winnipeg et Vancouver.

Déjà, le chemin de fer Canadien du Pacifique a beaucoup contribué à la prospérité du Canada, et on ne peut calculer les avantages immenses qu'il lui réserve dans l'avenir. Il a aussi, nécessairement, amélioré les circonstances des autres voies ferrées. Comme route directe entre l'Europe, la Chine, le Japon et l'Est, ses mérites, quoique amplement établis, ne peuvent manquer de devenir plus évidents encore. Déjà la presse américaine a jeté le cri d'alarme en voyant le chemin de fer Canadien du Pacifique s'emparer d'une partie du trafic des voies transcontinentales des Etats-Unis. J'annexe ici des diagrammes des différentes routes transcontinentales qui, partant de Liverpool, Angleterre, touchent à Yokohama, Japon, et vont se terminer à Shanghaï, Chine; ces cartes font connaître la distance par milles entre les localités indiquées, et la durée approximative des trajets, en calculant la vitesse à raison de trente-deux milles à l'heure par voie ferrée, et seize milles par steamer. Ces tableaux permettront à l'honorable ministre de juger des mérites des routes rivales. Je ne pense pas qu'il soit possible, après cela, d'en venir à d'autre conclusion que celle-ci: c'est que le chemin de fer Canadien du Pacifique occupera un rang très élevé parmi les grandes voies ferrées du monde entier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

8—14

ANNEXE No 25

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le 2 novembre* 1886.

Vu un mémoire, daté le 23 octobre 1886, du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant une requête de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui demande, en s'appuyant sur l'acte 49 Vict., chap. 9, le remboursement des $5,000,000 d'obligations en concessions de terres retenus, en vertu du contrat de construction, comme garantie de l'exploitation du chemin, pour la raison que le Chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et mis en état d'exploitation jusqu'à son terminus dans la Colombie-Britannique, et que l'exploitation du dit chemin étant devenue rémunérative, il n'est plus nécessaire de retenir ces obligations.

Le ministre expose que le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et équipé dans des conditions équivalentes en somme au type approximatif convenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des Etats-Unis tel que accepté par le gouvernement de ce pays,—le dit chemin de fer étant sous bien des rapports supérieurs au dit type approximatif, et quelque peu inférieur seulement sous le rapport des rampes d'une partie de la ligne, sur un espace de neuf milles, au delà du Mont Stephen dans la Colombie-Britannique.

Que si le reste du chemin de fer est de qualité supérieure, la dite partie n'est pas inférieure à des parties semblables des principales voies ferrées des Etats-Unis, que son exploitation n'est pas difficile et qu'elle suffit au trafic actuel ; mais qu'il serait bon de décréter que si en aucun temps il est jugé à propos d'améliorer les rampes de la partie en question, le gouvernement aura le droit de faire exécuter ces améliorations sans nouvelles dépenses pour le public.

Le ministre expose de plus que la compaguie représente qu'il est de son intérêt à elle que le chemin de fer réponde à tous les besoins du trafic et des affaires, et qu'elle est prête à réserver et à déposer entre les mains du gouvernement $1,000,000 d'obligations en concessions de terres pour les améliorations en question et comme garantie de leur exécution quand elle sera demandée par le gouvernement, et que, dans l'opinion du ministre des chemins de fer et canaux, cette réserve et cette garantie seraient suffisantes pour atteindre le but désiré.

Que les revenus provenant de l'exploitation dépassent considérablement les frais, et que, vu cette circonstance, il n'est pas nécessaire, dans l'intérêt public, de retenir la garantie que la dite exploitation sera continuée.

C'est pourquoi, le ministre, dans le but de régler toutes les matières actuellement pendantes entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après le contrat du 21 octobre 1880 et ses difféerentes modifications, et en considération du prompt achèvement du chemin de fer qui a permis son exploitation régulière depuis le 28 juin 1886, et du fait que les différents prêts avancés à la compagnie par le gouvernement avec l'autorisation du parlement ont été remboursés par elle, et pourvu que la compagnie accepte les conditions ci-après imposées, recommande ce qui suit:—

1. Que le gouvernement accepte le dit chemin de fer comme équivalant, par lui-même et par la qualité des matériaux qui sont entrés dans sa construction et son équipement, au type approximatif contenu entre le gouvernement et la compagnie,

c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des Etats-Unis tel que accepté par le gouvernement de ce pays.

2. Que le gouvernement transporte à la compagnie les parties de chemin qui ont été construites par lui et auxquelles la compagnie a droit d'après son contrat, celle-ci les acceptant sujet à la correction des défectuosités qui auraient pu se produire dans la construction suivant les désirs et conditions du contrat, sauf celles que le gouvernement a corrigées avant le 21 octobre 1880.

3. Que pour l'achèvement de la construction et de l'équipement du chemin de fer d'après le contrat, le gouvernement paie à la compagnie la balance de la subvention restant en caisse.

4. Que le gouvernement remette à la compagnie les $5,000,000 d'obligations en concessions de terres retenues en garantie de l'exploitation du chemin de fer.

5. Que, en considération de ce que dessus, la compagnie s'engage à faire, lorsqu'elle en sera requise par le gouvernement, à la partie de son chemin qui se trouve au Mont Stephen ou près de là, les changements et améliorations qui seront prescrits par le gouvernement, et qui ne devront pas dépasser les exigences de l'ingénieur du gouvernement telles qu'indiquées sur les plans et devis préparés par lui, et que, comme garantie de l'exécution de cette condition, la compagnie dépose entre les mains du gouvernement $1,000,000 d'obligations en concessions de terres qui seront retenus tant que la dite condition n'aura pas été remplie et qui seront affectés à son accomplissement si la compagnie y manque.

6. Qu'une convention soit préparée et exécutée à cet effet.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE
Greffier, Conseil privé.

A l'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Cette convention, faite entre Sa Majesté la Reine, représentant le Canada, ci-après appelé le gouvernement, représenté aux présentes par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux du Canada, sous l'autorité d'un arrêté du conseil régulièrement fait et passé par Son Excellence le deuxième jour de novembre 1886, et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, corporation politique régulièrement constituée par lettres-patentes du Canada, ci-après appelée la compagnie, représentée aux présentes par ses principaux officiers exécutifs, atteste :—

Attendu que, d'après le contrat de construction fait et exécuté par et entre le gouvernement et sir George Stephen, baronnet, alors George Stephen, écuier, et autres, le 21e jour d'octobre 1880, et accepté par la compagnie, le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et équipé dans des conditions équivalentes en somme au type approximatif convenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des Etats-Unis tel qu'accepté par le gouvernement de ce pays,—le dit chemin de fer étant sous bien des rapports supérieur au dit type approximatif, et quelque peu inférieur seulement sous le rapport des rampes d'une partie de la ligne, sur un espace de neuf milles, au-delà du Mont Stephen, dans la Colombie-Britannique ;

Et attendu qu'il a été convenu entre les parties aux présentes que si en aucun temps il est jugé à propos d'améliorer les rampes de la partie en question du dit

chemin de fer, la compagnie fera exécuter les dites améliorations tel que ci-après stipulé aux présentes, et donnera garantie de leur exécution ;

Et attendu que la compagnie a demandé, sous l'autorité des dispositions de l'acte passé durant la dernière session du parlement du Canada concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, le remboursement de la somme de cinq millions de piastres en obligations de concessions de terres actuellement retenue par le gouvernement en garantie de l'exploitation du dit chemin de fer ;

Et il a été établi à la satisfaction du gouvernement que les revenus provenant de l'exploitation du dit chemin de fer dépassent considérablement les frais, et que par conséquent il n'est pas nécessaire, dans l'intérêt public, de retenir la garantie que la dite exploitation sera continuée ;

Et attendu qu'il est à propos de régler toutes les matières, entre le gouvernement et la compagnie, résultant du dit contrat du 21e jour d'octobre 1886 et ses différentes modifications ;

C'est pourquoi la présente convention fait foi que, aux conditions ci-après énumérées, les parties aux présentes ont convenu et arrêté ensemble ce qui suit :—

1. Que le gouvernement accepte, et par les présentes accepte, le dit chemin de fer comme équivalant, par lui même et par la qualité des matériaux qui sont entrés dans sa construction et son équipement, au type approximatif convenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des Etats-Unis tel que ce dernier était quand il fut accepté par le gouvernement de ce pays ; et il est par les présentes déclaré et convenu que le dit chemin de fer a été et est terminé et équipé suivant les termes du dit contrat de construction.

2. Que, selon les articles du dit contrat, le gouvernement par les présentes transporte à la compagnie les parties de chemin qui ont été construites par le gouvernement et auxquelles, en vertu du dit contrat, la compagnie a droit, telles qu'elles étaient ou sont retenues par le gouvernement, et libres de toutes obligations ou charges existantes ou dues par le gouvernement, à l'époque où la possession et le droit d'exploitation dans les dites parties furent transférés à la compagnie par le gouvernement; et la compagnie par les présentes accepte les dites parties, mais en ce qui regarde la section ouest du dit chemin de fer, sujet à la correction par le gouvernement des défectuosités qui auraient pu se produire dans la construction suivant les devis et conditions du contrat, sauf celles que le gouvernement a modifiées avant le 21 octobre 1880.

3. Que pour l'achèvement du dit chemin de fer et de son équipement d'après le contrat, le gouvernement paie immédiatement à la compagnie la balance restant due de la subvention de vingt-cinq millions de piastres accordée à la compagnie en vertu du dit contrat.

4. Que le gouvernement remette et rembourse immédiatement à la compagnie la somme de cinq millions de piastres des obligations en concessions de terres de la compagnie, actuellement retenue par le gouvernement, en vertu de l'article 17 du contrat, comme garantie de l'exécution du dit contrat en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation continue du chemin de fer par la compagnie pendant dix ans après l'achèvement du dit chemin.

5. Que, en considération de ce que dessus, la compagnie s'engage à faire—lorsqu'elle en sera requise par le gouvernement—à la partie de son chemin de fer qui se trouve au Mont Stephen ou près de là, les changements et améliorations qui seront prescrits par le gouvernement et qui ne devront pas dépasser les exigences de l'ingénieur du gouvernement telles qu'indiquées sur les plans et devis préparés par la compagnie et dont copies ont été soumises par la compagnie et approuvées par le gouverneur en conseil.

Et comme garantie de l'exécution de cette condition, la compagnie a déposé entre les mains du gouvernement $1,000,000 des dites obligations en concessions de terres qui seront retenus jusqu'à ce que la dite condition soit remplie, et qui seront affectés à son accomplissement si la compagnie y manque.

En foi de quoi les parties aux présentes représentées ont exécuté les présentes, aux dates et endroits désignés vis-à-vis les signatures de leurs représentants.

Signé, scellé et délivré au nom de Sa Majesté, à Ottawa, le vingtième jour de novembre 1886

J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY,
Secrétaire

SCEAU.

Signé, scellé et délivré par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Montréal, le quinzième jour de novembre 1886.

W. C. VANHORNE,
Vice-président.
C. DRINKWATER,
Secrétaire



RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER

AVEC

ANNEXES.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN,
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE.
1888.

A. SENÉCAL, Surintendant des impressions.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

A Son Excellence le très honorable sir Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, etc., etc., gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :—

Les commissaires nommés sous l'empire d'une commission royale en date du quatorzième jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre vingt-six, dans le but d'examiner l'opportunité de créer une commission ayant le pouvoir de régler les litiges entre les corporations de chemins de fer, et généralement de régler le système d'administration des chemins de fer dans ses rapports avec le commerce du pays; et de plus quant à l'à-propos d'avoir une loi générale de chemins de fer concernant leur construction, au lieu de chartes spéciales, a l'honneur de faire rapport.

La commission s'est organisée à Ottawa le 4me jour de septembre 1886. Le programme de la commission fut alors arrêté quant au Canada, en décidant que des assemblées seraient tenues dans tous les principaux centres de commerce, dont avis serait donné par une annonce dans les journaux et par lettres adressés aux chambres de commerce et aux gérants des compagnies de chemins de fer. Toutes personnes seraient invitées à se présenter et à rendre témoignage—les témoignages devant être pris sous-serment, et immédiatement imprimés et transmis aux chambres de commerce du Canada et aux différentes compagnies de chemins de fer.

Il fut aussi décidé de demander, par l'entremise du haut commissaire, tous les rapports et documents ayant rapport à la législation de chemin de fer de la Grande-Bretagne.

Ordre fut donné que des circulaires fussent adressées aux secrétaires d'Etat des différents Etats de l'Union, demandant l'envoi de tous les rapports et documents se rapportant à la ligne de conduite adoptée dans leurs Etats respectifs à l'égard des sujets dont la commission devait s'enquérir.

La commission devra exprimer sa reconnaissance pour la manière excessivement prompte et courtoise avec laquelle on a invariablement répondu aux demandes qu'elle a faites aux autorités des différents Etats, et elle veut offrir ses remerciements au haut commissaire pour les attentions semblables dont il a fait preuve.

Recherches en Canada.

La commission a tenu des réunions et entendu des témoignages dans les villes suivantes, en suivant l'ordre que voici :—Toronto, Halifax, Saint-Jean, Ottawa, Québec, Montréal, Kingston, Hamilton et London.

Grâce à la courtoisie des chambres de commerce, les assemblées ont été tenues dans les salles de ces chambres. Elles furent ouvertes au public, et toutes les personnes qui ont comparu ont été examinées ; dans nombre de cas on a assigné des personnes dont les témoignages furent jugés précieux, et jamais on a ajourné les assemblées avant d'avoir épuisé la liste des témoins.

Le nombre des personnes qui ont été examinées a été très considérable, et vu leur intelligence et leurs connaissances du commerce du pays, on constatera, croit-on, que leurs témoignages renferment l'expression juste et entière de l'opinion du public en général.

Une divergence d'opinion existait nécessairement sur les sujets mis à l'étude, mais cette divergence n'en est plus que précieuse, car elle donne à la commission l'occasion de peser avec soin les opinions contraires qui ont été exprimées.

Dès que la commission se fut mise à l'œuvre, elle constata bientôt que son investigation se prolongerait indéfiniment si elle examinait les autorités des chemins de fer sur chaque point qui faisait l'objet de la discussion du moment. Conséquemment les gérants des chemins de fer reçurent avis que leurs témoignages seraient entendus les derniers, et s'appliqueraient à tous les sujets mis à l'étude.

Sans créer l'occasion de plaintes personnelles, la commission ne pouvait éviter de recevoir des témoignages au sujet de prétendus griefs, donnant une idée du système auquel on s'objectait. Elle ne s'est pas cru autorisée à exprimer une opinion dans ces cas, mais elle s'est contentée de demander aux gérants des chemins de donner, dans leur examen final, les explications qu'ils jugeraient à propos.

La ligne qui fut ainsi adoptée a, croit-on, épargné beaucoup de temps, et a donné satisfaction. On verra que les témoignages des gérants et des fonctionnaires des chemins de fer contiennent un exposé lucide et bien mûri de leur manière de voir, obtenu après un examen complet de tous les témoignages antérieurs.

RECHERCHES AUX ÉTATS-UNIS.

La commission a obtenu, en réponse à ses demandes, les informations les plus complètes publiées au sujet de l'état de la législation sur les chemins de fer de tous les Etats où des commissions de chemins de fer existent.

L'examen minutieux de ces documents, ainsi que des ouvrages d'écrivains d'une habileté reconnue sur ces sujets, y compris MM. Hadley, Hudson et Grierson

(d'Angleterre) et autres, a convaincu la commission que ses travaux et les recommandations qui devaient s'en suivre ne pouvaient se restreindre aux informations obtenues à des sources purement canadiennes. Il devint évident que la position du commerce à l'égard du transport par chemin de fer était, dans la plupart des cas, identique à celle du commerce des Etats-Unis, et qu'en examinant l'opportunité de mettre le système de chemins de fer plus directement sous le contrôle de l'Etat, la prudence exigeait qu'on se rendît parfaitement compte de l'expérience des autres pays où ce contrôle existait.

Conséquemment, le 6 septembre (1887), la commission forma un comité de MM. Burpee et Moberly, qui furent chargés de se rendre dans certains Etats et d'obtenir de leurs fonctionnaires, des gérants de chemins de fer et d'autres personnes, les informations les plus complètes sur toutes les questions faisant l'objet de l'enquête.

Le rapport de ce comité est joint à ce rapport à titre d'annexe, et on verra que c'est un travail précieux et d'un grand intérêt.

Subséquemment, la commission jugea nécessaire d'obtenir de nouvelles informations pour jeter de la lumière sur le sujet en question, et le 21 décembre dernier (1887) les mêmes commissaires furent de nouveau priés de visiter les Etats-Unis. Mention est aussi faite de leur rapport supplémentaire dans l'annexe.

On verra qu'en sus de l'aide cordiale accordée par les autorités de l'Etat dans chaque cas, le comité put obtenir les informations les plus précieuses de messieurs occupant les plus hautes positions dans la direction des chemins de fer, au nombre desquels sont M. le commissaire Fink, MM. Blanchard, Midgely, C. F. Adams et plusieurs autres, pour la courtoisie et la franchise incessantes desquels la commission désire exprimer sa profonde gratitude.

Le comité a aussi reçu plusieurs autres rapports de prix, particulièrement ceux contenant les délibérations du comité spécial des chemins de fer de New York (1879), et les témoignages pris devant le comité du Sénat (1885) concernant le bill relatif au commerce entre les Etats et les délibérations de la Chambre des représentants.

RECHERCHES EN ANGLETERRE.

La commission a reçu, par l'entremise du haut commissaire, plusieurs rapports et documents précieux concernant les progrès de la législation sur les chemins de fer en Angleterre, et l'opération de la commission des chemins de fer, y compris l'avant projet d'un bill présenté dans le cours de la session dernière du parlement impérial, perpétuant la commission des chemins de fer et étendant ces pouvoirs.

Croyant que la discussion sur ce bill serait de beaucoup de valeur, la commission donna instruction à son président, en visitant Londres au commencement de 1887, de surveiller la passation de la mesure et de faire rapport.

Malheureusement, l'accumulation d'autres affaires publiques dans le parlement anglais a empêché le gouvernement de s'occuper du bill, et a privé la commission de l'occasion de juger de la valeur des modifications qu'on proposait au sujet de la commission britannique des chemins de fer.

La commission présente ici tous les témoignages donnés devant elle, ainsi que tous les rapports, publications et autres documents qui lui ont été transmis, avec le rapport suivant :—

PROGRÈS DES CHEMINS DE FER.

Le ministre des chemins de fer, dans son rapport statistique de 1886, indique que la construction des chemins de fer en Canada, en commençant en 1837, époque à laquelle 16 milles furent ouverts au trafic, avait augmenté en 1847 à 59 milles, et en 1852 à 212 milles. A compter de cette époque, qui signale le commencement du système du Grand-Tronc, les progrès de la construction furent plus rapides, s'élevant à 2,087 milles en 1860, et en :

				Tonneau,
1875..........................	4,826	milles, transportant	un mille	5,670,836
1876	5,157	do	do	6,331,757
1877..........................	5,574	do	do	6,859,796
1878..........................	6,143	do	do	7,883,472
1879	6,484	do	do	8,348,810
1880..........................	6,891	do	do	9,938,858
1881..........................	7,260	do	do	12,065,323
1882..........................	7,530	do	do	13,575,787
1883..........................	8,726	do	do	13,266,255
1884..........................	9,658	do	do	13,712,269
1885..........................	10,149	do	do	14,659,271
1886..........................	10,697	do	do	15,670,460

Ces chiffres démontrent l'étendue et la rapidité avec laquelle le commerce du pays est devenu à s'identifier avec le système de transport par chemin de fer, et combien il en dépend.

Il sera intéressant de remarquer le coût comparatif du mouvement des marchandises dans les divers pays. Les tableaux suivants ont été puisés aux meilleures autorités, et sont en substance exacts :—

	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Observations
Allemagne.		cts.		cts.		cts.	Spécial	cts.	Spécial	cts.	Spécial	cts.	Taux spé.
France jus-	A 1	3·60	B	2·4	A 2	1·93	I	1·74	II	1·35	III	1·08	est donné
qu'à 125 m.	1	4·70	2	4·08	3	3·52	4	2·80	5	2·20	6	1·08	p.lahouil.
Jusqu'à 450	A	2·5	B	2·0	C	1·40	D	1·32	E	0·80	F	0·62	dans le
mls.........	1	3·75	2	3·12	3	2·50	4	1·90	5	1·20	6	0·78	districtde
Hollande...	A	1·56	B	1·08	C	1·02	D	1·02	E	0·78	F	0·62	Ruhr0·85.
Belgique,50	1re	4·3	2	3·4	A	2·57	B	2·11	C	1·72	D	1·28	Taux spé.
milles	1re	3·12	2	2·50	3	1·88	4	1·24					p.lahouil. en certain cas 0.84.

Ajoutée à chacun de ces taux, il y a une somme de 20 à 30 cents pour frais terminaux, pesage, etc.

Allemagne.—La classe A 1 est pour les marchandises générales par charge de demi-wagon. La classe B pour les mêmes marchandises par wagon au complet. La classe A 2 pour le grain et le bois par charge de demi-wagon. La classe spéciale I est pour le grain de toutes sortes et autres effets semblables. La classe II est pour le bois, etc. La classe spéciale III est pour la houille, la pierre, etc., le tout en lots de dix tonneaux. Un taux exceptionnel de 85 cents par tonneau par mille est accordé pour la houille venant du district de Ruhr.

France. A, B, C, D, E et F se rapportent respectivement aux mêmes effets par wagon au complet que 1, 2, 3, 4, 5, 6, mais pour moins qu'un wagon au complet. Les plaqués, le vif-argent, les dentelles, les statuts, les bronzes, les peintures et autres effets de ce genre, sont portés dans la classe la plus élevée, plus 50 pour 100.

Pour ce qui est de la France les taux sont pris dans le tarif modifié du chemin de fer de Paris, Lyon et de la Méditerranée, qui est le plus long et qui a les taux les plus bas.

Hollande. La 1ère et la 2e classes servent aux quantités de moins de cinq tonneaux. A, B et C pour des quantités de pas moins de cinq tonneaux, et D pour des quantités de pas moins de dix tonneaux.

Belgique. La 1re classe s'applique aux marchandises en général en quantité moindre que cinq tonneaux, les 2e et 3e classes aux quantités de pas moins de cinq tonneaux, et la 3e classe aux quantités de pas moins de dix tonneaux.

Les chiffres qui précèdent sont extraits des taux de chemin de fer de Grierson, anglais et étrangers, annexe, pages 12 à 62.

Il est excessivement difficile d'obtenir un état détaillé des taux demandés sur les chemins de fer anglais. Le *Great Western Railway Companies Act* accordait pour la houille, le sable, le fer, le sel, etc., ¾ d'un *penny* ou 1½ cent, et pour le sucre, le grain, la farine, etc., 2d. ou 4 cents par tonneau par mille.

Le *London Engineering*, du 20 août 1886, page 187, dit que le taux moyen pour la marchandise lourde en Angleterre est aussi près que possible de 1d. ou 2 cents par tonneau par mille. I. S. Jean dans son rapport statistique de 1884, adressé à l'Association Britannique du Commerce, dit la même chose.

Pour des fins de comparaison, prenez, pour l'Angleterre, le taux pour ces marchandises lourdes ; pour les principaux pays d'Europe, les chiffres donnés par les *Problèmes de chemin de fer*, de Jean, publiés en 1887, page 277 ; pour les Etats-Unis, *Poor's Manual*, de 1887, et pour le Canada, les témoignages du Grand-Tronc et du Pacifique, et vous obtiendrez les résultats suivants :

TAUX moyen par tonneau par mille pour le trafic des marchandises, en cents.

Angleterre	2·00
Allemagne	1·70
Belgique	1·57
France	2·14
Italie	2·40
Hollande	1·50
Russie	2·32
Etats Unis	1·04
Canada	0·93

Un tableau est aussi présenté indiquant le coût comparatif des chemins de fer dans les différents pays, et la population pour chaque mille de chemin de fer.

Après avoir examiné les différentes autorités, qui ne diffèrent pas considérablement, les chiffres suivants sont pris dans les *Problèmes de chemins de fer*, de Jean, pp. 541, 542, pour l'année 1884 :—

Pays.	Coût par mille.	Pop. par mille.
Grande-Bretagne	$206,500	1,930
Allemagne	103,000	2,065
France	134,000	2,110
Italie	94,700	5,000
Belgique	123,400	2,102
Hollande	95,200	3,400
Russie	97,200	5,965
Etats-Unis	61,000	417
Canada	61,000	491

L'examen des tableaux qui précèdent démontrera que le coût de construction des chemins de fer, en Canada, est à un *minimum* comparé à d'autres pays. Il appert que les prix demandés pour le transport des marchandises par les chemins de fer canadiens sont absolument les plus bas, et si on les compare à ceux des grandes nations européennes, ils sont très considérablement moindres.

Deux causes naturelles garantissent au Canada l'avantage très important d'avoir des bas prix de transport. Il n'y a pas de doute que le coût de nos chemins de fer met leurs gérants en état de les exploiter à des prix plus bas pour le compte du capital ; mais les principales raisons se trouvent, premièrement, dans la concurrence par eau ; et deuxièmement dans la concurrence que font les chemins de fer américains sur tous les points accessibles par nos eaux navigables.

La concurrence par eau est créée par la position géographique naturelle du Canada et par ses moyens de communication et d'exportation à l'intérieur par la voie des grands lacs, le fleuve Saint-Laurent, et dans les provinces-maritimes, le golfe Saint-Laurent et l'océan. De fait il n'y a pas de centre commercial de quelque importance dans les anciennes province qui ne soit pas directement situé sur la voie des communications par eau avec le monde extérieur. Il faut aux chemins de fer tenir compte de ces faits dans l'établissement de leurs tarifs, et éviter par des taux trop élevés, d'amener les marchands et autres à garder leurs importations ou leurs exportations pour l'ouverture de la navigation.

Le système de chemins de fer américains, qui relie aussi les grands lacs à l'océan, peut, pendant la saison de la navigation, prendre des taux très bas de certains endroits dans Ontario aux provinces maritimes, et ayant aussi en sa possession un chemin de fer important dans Ontario, le *Canada Southern*, il peut en réalité faire concurrence aux lignes canadiennes pendant l'année entière; tout le commerce du Canada bénéficie indubitablement de la concurrence par eau et par chemin de fer que se font les lignes rivales. Grâce à la possession du contrôle du Saint-Laurent, le Canada offre la route la plus courte et la meilleur marché pour arriver à la mer des Etats qui bordent les grand lacs. Ses chemins de fer peuvent ainsi avoir leur large part du commerce de ces Etats, les faisant contribuer au maintient de son système intérieur de transport, et réduisant les frais de son exploitation.

D'autres causes récentes contribuent aussi maintenant à développer et à augmenter ces avantages. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, par l'achèvement de sa ligne jusqu'à l'océan Pacifique, fait entrevoir une révolution rapprochée dans le commerce futur de transport de l'Asie Orientale et de l'Australie. Tandis que la correspondence du même chemin de fer au Sault-Sainte-Marie, aux nouvelles lignes qui viennent de Saint-Paul et de Minneapolis, semble assurer qu'une grande partie du trafic que les Etats du Nord-Ouest faisaient avec la Nouvelle-Angleterre et New-York passera par le Canada. Une question de la plus grande importance est que la culture du blé, vu qu'il est établi que la zone à blé, en Amérique, par suite de quelque influence inconnue du climat, recule sans cesse vers le nord, promet bientôt d'être en grande partie restreinte aux Etats du Nord-Ouest, au Manitoba et à nos propres territoires du Nord-Ouest.

Comme preuve de l'avantage direct résultant du commerce américain passant par le Canada, on peut citer le témoignage de M. Hickson, l'habile gérant du chemin de fer du Grand-Tronc, il dit:—“ La somme payée par le Grand-Tronc, en Canada, pour le trafic direct, n'a pas été moins de quatre millions de piastres annuellement pendant les dernières quatre années. L'effet de ces dépenses pour l'emploi de la main-d'œuvre et la consommation des approvisionnements a dû être très avantageux, tandis que, comme conséquence nécessaire, le revenu des chemins de fer de tout le système du Grand-Tronc à dû être considérablement augmenté, à l'avantage manifeste des districts locaux.”

L'importance de maintenir et de développer le trafic étranger passant par le Canada ne peut guère être exagéré, et les avantages naturels que nous possédons, s'ils sont fortifiés et développés par un système sage de construction et d'administration de chemin de fer, ne peuvent manquer de grandir au plus haut point la prospérité du pays.

La commission croit inutile d'examiner le rapport théorique entre les chemins de fer, comme voituriers ordinaires, et l'Etat. Ce sujet a été traité au long par un bon nombre d'écrivains très capables et discuté dans le parlement et le Congrès, ouvrages et débats qu'on peut consulter. Quelque soit le jugement qui puisse être prononcé sur cette question épineuse, en Angleterre et aux Etats-Unis on est arrivé à la conclusion pratique que l'intérêt public exige que l'exercice des grands pouvoirs et des grands privilèges accordés aux corporations de chemins de fer, se fasse sous le controle judicieux de l'Etat, et il s'en suit un service sage, efficace et économique. On ne doit pas permettre que les grands avantages provenant de l'adoption du système de transport par chemin de fer soient sacrifiés ou même mis en péril à cause d'une administration égoïste, avide ou inefficace de la part des chemins de fer.

La commission, en établissant ainsi énergiquement le principe qui, conformément à ce qu'elle a décidé, doit régir les conclusions du présent rapport, désire faire comprendre qu'elle rejette catégoriquement toute intention de blâmer l'administration des chemins de fer canadiens. Les témoignages qu'elle a entendus exposent un grand nombre de plaintes, mais la commission a le vif plaisir de dire que les explications données dans chaque circonstance par les autorités des chemins de fer, sans être concluantes dans chaque cas, suffisent pour les exonérer de l'accusation de favoritisme volontaire ; le blâme retombe plutôt sur des points défectueux du système et de la loi des chemins de fer, que sur les administrateurs. Et c'est à la suppression de ces points défectueux que la commission a donné son attention.

HISTOIRE DE LA LÉGISLATION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER.

Avant d'entrer dans l'étude des mesures nécessaires pour remédier à cet état de chose, la commission croit qu'il sera utile et instructif de faire brièvement l'historique de la législation en Angleterre et aux Etats-Unis. La position du pays mentionné en dernier lieu, est celle du Canada, et on verra que les griefs qu'on a formulés dans les témoignages devant votre commission sont absolument identiqeus à ceux qui ont amené une législation réparatrice dans les pays susnommés.

L'histoire de la législation relative aux chemins de fer, en Angleterre et aux Etats-Unis, a été faite d'une manière si complète et si habile par le professeur Hadley, dont la manière de voir a été reproduite par le comité du Sénat, dans son rapport sur le commerce entre les Etats, qu'on croit opportun de la mettre dans l'annexe. La commission s'est aussi servi de l'ouvrage sur les chemins de fer de feu M. Grierson, dont des extraits sont aussi annexés.

En un mot, on peut dire que le principe de contrôler les corporations de che-

min de fer par l'entremise de commissaires nommés par l'Etat a été en pratique en Angleterre depuis 1873, et aux Etats-Unis depuis 1868.

Les pouvoirs et les modes de contrôle ont été de la nature la plus variée, mais, dans leurs résultats, il est admis que le public et le chemin de fer ont de part et d'autres retiré des avantages. On peut, certes, profiter de cette occasion pour dire que dans un bon nombre de cas les chemins de fer pêchent moins souvent qu'on ne pêche contre eux, et exigent qu'on les protège contres les demandes et les exactions du public, fréquemment aussi peu raisonnables que les prétendues offenses des chemins de fer mêmes.

Les commissaires regrettent de dire qu'ils ont perdu l'assistance précieuse de leur collègue, M. Thomas E. Kenney, à une phase primitive de leurs travaux, à la suite de son élection au parlement fédéral.

AMENDEMENTS À LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La commission va maintenant passer à l'examen des amendements, qui sont, à son avis, nécessaires pour remédier aux côtés défectueux du présent système d'administration des chemins de fer, et pour établir un contrôle sur les corporations de chemins de fer qui, sans entraver inconsidérément leur liberté d'action, procurera au pays et à son commerce tous les avantages que l'application sur une grande échelle du système moderne de transport ne peut manquer de produire.

LITIGES ENTRE CHEMINS DE FER.

Suivant l'ordre dans lequel l'examen du sujet lui a été présenté, la commission doit d'abord s'occuper de ce qu'on peut appeler "litiges entre chemins de fer". Leur nature même semble rendre impossible qu'on puisse les décider d'une manière satisfaisante au moyen des procédés légaux ordinaires, vu que dans le plus grand nombre de cas, si non dans tous, ils exigent des procédés de la nature de l'arbitrage. La commission est d'avis que le règlement de ces litiges requiert la création d'un tribunal ayant particulièrement les qualités requises pour s'occuper de ces questions, et il sera de son devoir, d'exprimer à la fin de ce rapport, son opinion entière sur la nature et la portée des pouvoirs du tribunal des chemins de fer qu'elle considère comme nécessaire.

On s'est particulièrement occupé de la question spéciale relative au droit d'une compagnie de chemin de fer d'exproprier la propriété d'une autre compagnie. Il semble à la commission que les circonstances qui accompagnent chaque cas doivent nécessairement être spéciales et particulières; et en principe on peut admettre que s'il ne s'agit que des intérêts des différentes compagnies, aucune expropriation ne devrait être permise. Mais dans presque chaque cas il sera probablement démontré que l'intérêt et la commodité publics sont en jeu, et le droit d'expropriation devrait alors être basé précisément sur les mêmes raisons d'utilité publique que celles qui, à l'origine, ont permis à la compagnie de chemin de fer d'obtenir possession de la propriété d'un particulier.

La commission suggère :—

" *Qu'une législation spéciale dans chaque cas particulier d'expropriation n'est pas*

opportune, mais elle recommande que ces questions soient décidées par un tribunal légalement constitué."

Dans les cas de litige entre les compagnies de chemin de fer relativement à des arrangements pour le trafic, à l'établissement des taux pour les voyageurs et les marchandises, à la traverse des voies et aux dédommagements qui devront en résulter, y compris les frais d'entretien, l'alignement, la construction, la disposition et le tracé des voies ; relativement aux droits de passage sur et à travers les terres possédées ou occupées par les compagnies de chemin de fer ; au pouvoir d'exploitation ; au halage ; à l'usage des voies ; à l'usage des stations et des terrains des stations ; au règlement des indicateurs ; au transbordement et à l'échange des marchandises ; et aux autres questions se rapportant aux "pouvoirs," "grands chemins" et "ponts," et aux "arrangements pour le trafic," dont parle l'acte du gouvernement du Canada connu sous le nom de "Acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements."

La commission a décidé :—

"*Que la passation d'une loi était nécessaire pour donner à un tribunal indépendant le pouvoir de s'occuper de toutes ces questions, et dont la décision serait finale.*"

La commission offre respectueusement ses observations et ses recommandations sur le sujet général des rapports des chemins de fer envers le public.

CLASSIFICATION DE LA MARCHANDISE.

La commodité pour le public ainsi que pour les différentes compagnies des chemins de fer d'une classification uniforme est tellement évidente, que la commission juge inutile de faire de longues observations sur ce sujet, en tant qu'il s'applique uniquement aux chemins de fer en Canada. Mais pour ce qui est du trafic direct venant des Etats-Unis et allant aux Etats-Unis, ou le trafic qui se fait en rapport aux chemins de fer des Etats-Unis, il ne semble pas opportun d'insister que la classification du Canada soit appliquée à ce transport.

Elle recommande conséquemment :—

"*Qu'une classification uniforme des marchandises soit établie et maintenue par toutes les compagnies des chemins de fer, soumise à l'adoption, si elles le désirent, de la classification américaine pour le trafic direct allant ou venant des Etats-Unis.*"

TARIFS.

La commission a étudié avec soin toutes les informations qui lui ont été données sur cet important sujet, et croit que les intérêts du commerce seront mieux servis en laissant le règlement du tarif pour les taux, pour les voyageurs et les marchandises, au contrôle des différentes compagnies de chemins de fer respectivement, soumis seulement à l'approbation et à la revision des taux les plus élevés d'un tribunal autorisé.

Elle recommande conséquemment :—

"*Que les compagnies de chemins de fer puissent faire et établir des tarifs, soumis à l'approbation et à la revision des taux les plus élevés par le tribunal qui pourra être constitué.*"

TRANSPORT À LONGUE ET À COURTE DISTANCE.

Taux uniformes de taux par mille.

Cette question a probablement donné lieu à plus de discussions que tout autre sujet se rapportant à l'administration des chemins de fer. Elle constitue le sujet d'une grande partie des témoignages qui ont été donnés devant la commission, et une très grande divergence d'opinion existe à son égard.

Elle a été le sujet de nombreuses et différentes lois aux Etats-Unis, et dans la célèbre agitation *Granger* qui a eu lieu dans l'ouest, l'uniformité des taux par mille fut impossible aux chemins de fer par législation de l'Etat. Toutefois l'expérience fut de nature à prouver que l'effet de ces lois était dommageable, et cette expérience en amena bientôt l'abrogation ou la modification.

Ce sujet fut aussi traité avec la plus grande attention à l'égard du bill relatif au commerce entre les Etats, et le principe de l'uniformité des taux par mille fut finalement sanctionné par l'acte, donnant toutefois à la commission des chemins de fer pouvoir de suspendre son opération sur preuve de raisons suffisantes. La commission a depuis exercé ce pouvoir en certains cas, et ce n'est plus une obligation pour tous les chemins de fer d'établir des taux uniformes par mille sous des conditions semblables et dans la même direction pour des distances longues et courtes.

Les raisons alléguées pour la suspension de cet article de l'acte relatif au commerce entre les Etats, ont été très minutieusement étudiées par la commission. Elle ne peut perdre de vue, le fait, que lorsque le transport par eau vient en concurrence avec les chemins de fer, il n'est pas de l'intérêt public d'obliger les chemins de fer à transporter les marchandises à un taux uniforme par mille, car ceci amène l'établissement de taux tellement bas que le trafic local n'est plus rémunérateur, ou des taux tellement élevés que le trafic direct en des endroits entre lesquels il y a concurrence, se trouve à la merci des entrepreneurs de transport par eau. L'intérêt public sera mieux servi en permettant que les taux entre ces points où il y a concurrence soient respectivement réglés par les entrepreneurs de transport.

Il est de plus évident que le trafic direct du Canada par chemins de fer, ce qui aux yeux de la commission est de la plus grande importance, ne peut guère se faire que par les taux qui par alliance quelquefois avec la navigation, mais plus généralement avec les chemins de fer américains, seraient complètement insuffisants s'ils étaient appliqués au trafic local ordinaire.

Tout en exprimant son opinion que la concurrence par eau et par chemin de fer de presque chaque centre commercial important du Canada prohibe l'adoption de taux uniformes par mille, la commission n'a pas perdu de vue la manière injuste avec laquelle certaines localités en Canada même ont été traitées par les chemins de fer. Elle croit toutefois que ces cas peuvent être examinés et que remède peut être obtenu grâce aux pouvoirs dont elle recommande ci-après l'adoption.

Elle recommande conséquemment:—

"*Qu'il est inopportun d'adopter une règle de taux égaux par mille, sans égard à la distance et aux frais du service.*"

UNITÉ DE TRANSPORT.

Par l'adoption d'une unité uniforme pour le transport, on ne se propose pas de déranger ou d'empiéter sur le droit des chemins de fer d'établir une classification des marchandises, ou de les obliger de se départir de leur pratique d'établir leur taux par 100 lbs. Mais la commission ayant en vue la nature générale des affaires du Canada, et pour éviter les plaintes faites par les petits expéditeurs que les grands expéditeurs sont traités à des conditions plus favorables, désire établir une unité de transport qui pourra régir toutes les transactions qui n'appartiennent pas absolument au commerce d'exploitation du pays. Il a été dit dans les témoignages que les compagnies de chemins de fer, dans le but de fournir promptement des chargements aux steamers océaniques, engagent les marchands de gros, au moyen de taux spéciaux et bas, à fournir des grandes quantités de grains ou de farine, et on a allégué à titre de griefs que ces taux ne sont pas accordés aux expéditeurs de petites quantités.

La commission est d'avis que le commerce de grain et de farine du Canada ne peut se faire avantageusement à moins que le chemin de fer et le marchand ne puissent s'entendre quant aux frais de transport par chemin de fer et par navire océaniques jusqu'au port étranger. La même nécessité n'existe pas à l'égard du commerce ordinaire des autres articles, et, tout en étant prête à admettre, dans certains cas, la nécessité de calculer le taux de transport sur la quantité transportée, la commission est d'avis que ce privilège devrait être restreint à pas moins qu'un wagon ayant une charge complète, et soumis aux règlements qu'on propose à l'égard des conditions préférentielles.

Elle recommande conséquemment:—

"*Qu'un wagon portant une charge complète de pas moins de 10 tonneaux constituera la limite limitée de transport par chemins de fer, à l'égard de tous taux spéciaux accordés; toutes les quantités en dessous d'une charge de wagon étant soumises aux même traitement, mais la compagnie de chemin de fer aura la liberté d'accorder des taux spéciaux pour des chargements plus considérables.*"

TAUX PRÉFÉRENTIELS PARTICULIERS.

Une des causes les plus fréquentes de plainte contre tous les chemins de fer, non seulement en Canada, mais aussi en Angleterre et aux Etats-Unis, est indubitablement celle créée par les préférences d'une nature injuste ou partiale établie entre des individus dans des conditions semblables. Elle entrave très injustement le commerce légitime et elle devrait assurément être prohibée par la loi. Ce ne peut être le désir des principaux fonctionnaires et gérants de chemins de fer de permettre ce favoritisme, mais c'est généralement le fait des agents locaux, spécialement ceux qui sont remunérés au moyen de commission et ceux qui sont influencés par le favoritisme personnel ou par le désir du gain. On devrait péremptoirement mettre fin à cette pratique et imposer les punitions qui seront de

nature à attirer l'attention des gérants des chemins de fer sur l'observation sévère de la loi de la part de leurs serviteurs et employés.

La commission recommande :—

" *Que la préférence d'une nature injuste ou partiale établie entre des individus se trouvant dans des conditions semblables soit prohibée, et que toute infraction à la loi soit punie par des peines sévères.*"

LOCALITÉ.

Nombre de plaintes ont aussi été formulées à l'égard de préférences accordées à une localité au détriment d'une autre. Ces cas diffèrent énormément du précédent, et ils s'expliquent généralement par la présence de la concurrence, soit par eau ou par chemin de fer. Ces cas se rencontrent dans presque tous les systèmes de chemin de fer, et chacun d'entre eux exige un examen spécial. Lorsque des conditions semblables existent, ces préférences devraient être prohibées, et sous l'empire d'une menace de punition les gérants de chemins de fer doivent exercer le pouvoir de déterminer les taux respectifs de transport.

La commission croit que ces questions seront généralement réglées à l'amiable si la recommandation suivante est adoptée, et la difficulté sera réglée par ce qui a été dit précédement sous le titre de : *Transport à longue et à courte distances*—taux uniformes de tant par mille.

" *Que les préférences d'une nature injuste ou partiale établies entre différentes localités dans des conditions semblables, soient prohibées, et que toute infraction à la loi soit punie par imposition de peines, après s'être rendu compte de l'effet de la concurrence par eau et par chemin de fer.*"

TAUX SPÉCIAUX.

L'objection à des taux spéciaux secrets, aux réductions, remises, et à toutes les concessions accordées aux expéditeurs d'une nature préférentielle, sont parfaitement exposées non seulement dans les témoignages obtenus en Canada, mais aussi dans la grande masse de témoignages fournis par les Etats-Unis. La pratique est non seulement injuste aux marchands qui font le même commerce, mais il a été établi qu'elle était contraire aux meilleurs intérêts des chemins de fer eux-mêmes, et elles devraient assurément être prohibées par des peines pour infraction à la loi.

La commission ne désire pas cependant s'objecter aux taux spéciaux et concessions qui sont accordés à tous pareillement et dont l'existence est rendue publique. Il est des intérêts du commerce, ainsi qu'on l'a demontré en parlant des taux préférentiels, qu'on permette aux gérants des chemins de fer d'accorder certaines réductions spéciales de leur tarifs dans certains cas ; mais ces concessions devraient être accessibles à tous.

On croit que cette difficulté sera réglée par l'adoption des recommandations suivantes :

" *Que tous les taux, réductions, remises, ou concessions, d'une nature spéciale et secrète, accordés à des expéditeurs, soient déclarés illégaux et passibles de punitions, et que chaque taux spécial soit rendu public sur la demande de ceux qui l'exigeront.*"

EXTORSION OU FRAIS INJUSTES.

Les témoignages entendus par la commission et les informations reçues des Etats-Unis et d'Angleterre révèlent l'existence de nombre de plaintes formulées par des particuliers à l'occasion de surcharges d'après le tarif des chemins de fer ou à l'occasion d'exactions imposées en différentes formes. Ces abus trouvent leur remède dans la loi ordinaire de tous les pays, mais les procédés sont lents et coûteux, et constituent un lourd fardeau sur le demandeur, qui préférera fréquemment se soumettre à ce qu'il considère être un traitement injuste que d'entrer en procès avec une corporation puissante. De plus, dans nombre de cas le montant en jeu est faible, quoique tout autant vexatoire au point de vue de la prétendue extortion.

Il semble opportun à la commission, dans l'intérêt du public et des compagnies des chemins de fer, de pourvoir à un mode facile et prompt pour régler toutes ces plaintes, réservant toutefois à la partie lésée le choix de procéder devant les cours ordinaires si elle le préfère. Aux Etats-Unis en général, les commissions de chemins de fer ont le pouvoir d'entendre ces causes, et dans certains cas de les juger, tandis que dans d'autres la décision finale est laissée aux tribunaux ordinaires.

La commission est d'avis que lorsque ceux qui font des plaintes choisissent d'aller devant le tribunal spécial dont on recommande l'établissement en Canada, les procédés devraient être finals, soumis seulement aux règlements qui seront ci-après proposés à ce sujet.

A l'égard de ces cas dans les autres pays, le montant qui doit être recouvré en Angleterre, est restreint à la surcharge, tandis qu'aux Etats-Unis il varie; dans la plupart des cas il est suivi d'une punition qui peut être recouvrée par le demandeur, de trois fois le montant des dommages réellement subis.

La commission, en proposant d'appliquer ce système réparateur au Canada, est d'avis que les dommages réclamés devraient être distinctement restreints à la véritable surcharge, et si des dommages indirects sont allégués ou réclamés, le demandeur devrait procéder par une action ordinaire en droit. Il appert aussi que dans bon nombre de cas il peut être démontré que la surcharge n'a pas été volontaire ou intentionnellement injuste; conséquemment on est d'avis que le montant de la peine devrait être laissé à la discrétion du tribunal, mais qu'il ne devrait pas dépasser trois fois le montant adjugé à titre de surcharge.

Quant aux fais qui accompagnent l'enquête des plaintes, le tribunal devrait avoir le pouvoir d'exercer sa discrétion à leur égard.

L'expérience des Etats-Unis a demontré que l'existence d'un tribunal de ce genre amène le règlement amical des plaintes, et on croit qu'on obtiendrait les mêmes résultats en Canada, faisant disparaître une source fructueuse d'irritation contre les chemins de fer.

Il est conséquemment recommandé :—

" *Que le règlement des plaintes à l'égard des taux exorbitants où d'une préférence injuste soit confié à un tribunal autorisé, dont la décision sera finale. Que les dommages soient restreints à la somme représentée par la surcharge et dont on aura fait la preuve, outre une somme additionnelle ne dépassant pas trois fois la somme adjugée, à titre de punition, devant être recouvrée par le demandeur, avec les dépens, à la discrétion du tribunal. Nul dommage indirect ne devant être pris en considération ou accordé. Que le demandeur conserve le droit de procéder au civil. Que le demandeur conserve le droit de procéder au civil, s'il choisit cette manière de procéder.*"

SERVICE D'"EXPRESS."

Ce genre d'affaires est surtout des affaires de commission, la personne qui s'en occupe se charge de faire les messages de quiconque peut l'employer à un endroit autre que celui où elle demeure, prenant soin et charge de la commission personnellement ou par substitut. Le transport des marchandises est une affaire incidente et qui dépend des remises données à l'entrepreneur de transport par *express* pour son service. Les compagnies d'*express* ne possèdent ni les lignes ni les chemins de fer sur lesquels elles font leurs affaires, et, règle générale, elles n'ont pas non plus de privilèges exclusifs ; quiconque possède les garanties nécessaires peut se livrer à ce genre de transaction pour lui-même. Ces personnes doivent employer des attelages, des conducteurs, des agents spéciaux, etc., à leurs bureaux, des messagers, des préposés au transport, etc., sur la route, et il serait excessivement difficile de faire entrer les taux d'*express* dans une classification ou un tarif ordinaire.

Il est conséquemment suggéré :—

" *Que les compagnies de chemins de fer ne soient pas tenues d'entreprendre le service d'express, mais elles doivent donner égale facilité à toutes les compagnies d'express dans la transaction de leurs affaires.*"

BILLETS DE FAVEUR.

Les informations reçues des Etats-Unis démontrent que la pratique de donner des billets de faveur est, sous plusieurs rapports, l'équivalant des " préférences," et forme conséquemment matière à objection. Son abolition est évidemment dans les intérêts des compagnies de chemins de fer, et on ne peut assurément prétendre que le public a droit, pour quelque raison que ce soit, à un transport gratuit.

En vertu de la loi relative au commerce entre les Etats, les billets de faveur ont été abolis, et on admet que le changement a été très satisfaisant et avantageux pour les chemins de fer. Il est vrai que la loi en question réserve le droit aux compagnies de chemins de fer d'échanger des billets de faveur, ce qui évidemment ne peut fournir matière à objection, étant tout simplement un échange de service. En Canada, où le gouvernement, à titre de représentant du public, est propriétaire d'un chemin de fer important, il semble convenable qu'il ait droit à voyager gra-

tuitement sur son chemin de fer pour en faire l'examen, mais la commission est d'avis que le privilège d'obtenir des billets de faveur d'autres chemins de fer soit strictement restreint aux fonctionnaires véritables du chemin de fer canadien.

Elle recommande conséquemment :—

"*Que le don des billets de faveur de la part des compagnies de chemins de fer soit aboli, sauf les réserves que renferme l'acte relatif au commerce entre Etats, des Etats-Unis, et sauf les membres du gouvernement fédéral ou provincial sur les chemins de fer fédéraux ou provinciaux respectivement.*"

RAPPORTS UNIFORMES DE CHEMINS DE FER.

Il est évidemment opportun, dans l'intérêt public, que les différentes compagnies de chemin de fer fassent leurs rapports au gouvernement d'une manière uniforme et pour les mêmes périodes.

Il est recommandé :—

"*Que les compagnies de chemins de fer soient priées de présenter au gouvernement leurs différents rapports requis par la loi, d'une manière uniforme et pour les mêmes périodes.*"

PEINES INFLIGÉES AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Il semble important de forcer, par la loi, les différentes compagnies de chemins de fer à observer tous les devoirs et toutes les obligations que leur imposent ou que pourront leur imposer les statuts présents ou futurs. Ceci a lieu en Angleterre et aux Etats-Unis, et on pense que l'opération de cette loi a amené de bons résultats.

La commission suggère :—

"*Que les infractions illégales de toute obligation statutaire soient soumises au tribunal donc on propose l'établissement qui, après avoir entendu les faits, pourra imposer pour toute infraction aux règlements établis par la loi ou pour toute négligence de s'y conformer, la peine qu'on jugera convenable, et qui ne devra pas être moins de cent piastres et pas plus de cinq mille piastres.*"

FRAIS DU TRIBUNAL.

La commission a étudié le système suivi en Angleterre et aux Etats-Unis pour le paiement des frais occasionnés par le tribunal des chemins de fer dont on propose l'établissement. Dans la plupart des cas ces frais sont défrayés par une taxe sur les chemins de fer, basée sur différents modes. Un juste examen de toute la question amène à la conclusion que la réglementation et le contrôle des chemins de fer par l'Etat sont entièrement basés sur des motifs d'intérêts publics et pour l'avantage immédiat et direct du commerce, occasionnant des changements qu'on peut croire constituer une charge quelque peu lourde sur les compagnies de chemins de fer. On croit conséquemment plus équitable que les frais qu'entraînerait le tribunal proposé soient supportés par le public en général, comme dans le cas des autres cours.

La commission recommande conséquemment :

" *Que les frais occasionnés par la fonction et le fonctionnement du tribunal de chemin de fer soient défrayés du trésor public, sauf les frais qui pourront résulter des procédés de la cause, auquel cas les frais pourront être inclus dans la sentence, à la discrétion du tribunal.*"

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

En recommandant de faire les amendements qui précèdent aux lois existantes des chemins de fer, la commission désire qu'il soit bien compris que, sous aucun rapport, elle ne propose pas de changer ou modifier les présentes obligations statutaires, qui ont pour but d'empêcher les accidents et se rapportent à la surveillance générale. Elle suggérerait, toutefois, qu'une stipulation spéciale soit faite à l'égard des enquêtes tenues à propos des accidents graves, tel qu'y pourvoit maintenant la loi anglaise. Ces enquêtes pourraient, dans le cas du Canada, être avec raison confiées au tribunal dont on propose l'établissement.

CONSTITUTION D'UN TRIBUNAL.

En étudiant l'importante question du caractère et de la composition d'un tribunal, dans le but de donner effet aux recommandations qu'elle fait dans son rapport, la commission s'est trouvée en présence des deux alternatives suivantes :—

Premièrement.—La création d'une commission, indépendante du contrôle du gouvernement, ayant en réalité une autorité irresponsable.

Deuxièmement.—Le maintien du comité des chemins de fer du Conseil privé, en étendant ses pouvoirs et en lui donnant l'organisation départementale nécessaire, de manière à garantir la bonne exécution de la loi.

Dans l'examen de ce sujet, la commission a l'avantage de connaître l'étendue des pouvoirs et le fonctionnement des commissions indépendantes des chemins de fer d'Angleterre et des Etats-Unis. Mais dans le premier cas elle se trouve en présence de la difficulté provenant du fait que la présente loi exige des amendements importants qui n'ont pas encore été mis à l'étude et qui, on le sait du reste, provoquent beaucoup d'opposition et de critique. Dans les divers Etats de l'Union Américaine il y a une très grande diversité dans les pouvoirs et le caractère de ces tribunaux, et on réclame en faveur de chacune de ces méthodes des avantages particuliers. On peut dire sans hésiter que la commission ne peut accepter aucune de ces commissions comme des modèles pour la formation du tribunal du Canada. De plus, outre les côtés défectueux intrinsèques qu'on trouve dans tout, il est évident que ces systèmes ne conviennent pas aux circonstances dans lesquelles se fait le commerce du Canada, vu que l'étendue de leurs pouvoirs est trop limitée, et impropre à s'occuper du trafic direct étranger dont dépend si considérablement la prospérité du Canada.

L'acte relatif au commerce entre Etats et la commission pour y donner effet sont beaucoup plus analogues aux besoins du Canada ; et la commission se sentirait considérablement soulagée de ses travaux si l'opération de cette loi pouvait être considérée comme finale et réglée. Cette loi a trait à des questions précisément semblables aux nôtres, et son fonctionnement a été de la plus grande valeur dans le présent travail. Mais la commission des chemins de fer entre Etats, a, dans les jugements qu'elle a prononcés dès le commencement, jugé nécessaire de confondre partiellement l'opération de l'article le plus important (article 4) de l'acte, et elle a déjà indiqué d'autres points importants au sujet desquels elle désire que la loi soit modifiée. On avoue toutefois qu'elle a déjà amené des résultats heureux et nombreux pour le public et aussi pour les chemins de fer eux-mêmes, dont les appréhensions à l'égard des dommages qu'ils croyaient de retirer de la loi, se sont en grande partie dissipées.

Relativement à la filière par laquelle on veut faire passer l'acte relatif au commerce entre Etats, votre commission a de grands doutes sur la question de savoir si on pourra l'appliquer à l'immense territoire auquel s'étend la juridiction de la loi. Elle est portée à croire, qu'en exigeant la présence de même un commissaire à toutes les enquêtes, on constatera qu'il est impossible de faire face aux demandes faites à la commission ; et la nécessité d'adresser toutes les requêtes originaires à l'autorité centrale à Washington conduira, craint-elle, à de graves retards, et, dans le cas des plaintes individuelles, qu'on propose de soumettre au tribunal canadien, cette nécessité équivaut à un déni de justice.

Cependant, il importe peu de savoir si ces opinions sont appuyées par l'expérience, car la commission ne peut recommander l'adoption d'aucun des systèmes dont on est à faire l'essai en ce moment, et qui, admettons, exigent des amendements importants, vu qu'aucune des commissions existantes n'a des pouvoirs suffisamment étendus pour traiter efficacement les différentes questions qui pourraient tomber dans le domaine de leur juridiction. Il est indubitablement d'une politique plus sage de profiter de l'expérience des autres que de la sienne propre.

La commission désire qu'on adopte des dispositions au moyen d'une législation immédiate pour remédier aux griefs reconnus, tout en modifiant le moins possible les systèmes existants, et en n'acceptant que les conclusions qui ont subi l'épreuve et qui ont amené de bons résultats. Elle désire éviter la création hâtive d'un système que l'expérience aux Etats-Unis, en Angleterre et en Canada, obligerait bientôt de modifier notablement. Elle croit qu'il vaut mieux de faire l'essai du fonctionnement de la loi qu'on propose au moyen de dispositions temporaires pour son exécution, et après avoir eu l'expérience entière des résultats de la commission des chemins de fer entre Etats, et de notre propre législation, examiner si ce système devrait être permanent.

D'autres considérations influent sur les conclusions de votre commission. La constitution politique du Canada reconnaît la responsabilité ministérielle directe

au parlement, beaucoup plus qu'aux Etats-Unis, et, conséquemment, comme un tribunal de chemin de fer est nécessairement une chose dont on peut faire l'essai, il semble à la commission inopportun de soustraire son opération, dans son début, à la critique et au contrôle direct du parlement.

La commission admet en même temps qu'il peut s'élever de sérieuses objections à l'égard du choix du comité des chemins de fer du Conseil privé pour en faire le tribunal général des chemins de fer.

Les députés ne peuvent quitter leur devoir à Ottawa, et doivent conséquemment remettre entre les mains de subordonnés beaucoup de travaux très importants, quoique la commission des chemins de fer entre Etats donne lieu à la même objection.

Ils occupent leur position en vertu d'un droit politique et sont exposés à des changements soudains par suite desquels la valeur de leur expérience se trouve perdue. Le public ne peut guère les considérer comme étant aussi absolument exempts d'influence personnelle ou politique que des membres indépendants d'un tribunal permanent. Il ne leur est pas possible de donner leur attention exclusive au devoir que leur imposerait la question des chemins de fer, et en se chargeant des devoirs qui leur incomberaient nécessairement, ils rempliraient de fait les fonctions judiciaires. Ces raisons et d'autres motifs militent contre le choix du comité des chemins de fer du Conseil privé pour en faire un tribunal de chemins de fer ; mais on croit que les considérations des avantages généraux et qui s'en suivraient, grâce au soin extrême qu'on apporte à traiter des sujets affectant le commerce et le progrès entiers du pays, l'emportent sur les raisons ; tandis qu'il y a un avantage réel, considérable, dans le fait que ces changements que peut requérir la loi ou son application sont garantis par le fait que le gouvernement s'identifie à son exécution.

Après une longue discussion et un examen très minutieux, la commission désire faire rapport de ce qui suit comme étant sa recommandation finale :

" *Que les pouvoirs du comité des chemins de fer du Conseil privé soient étendus de manière à lui permettre d'administrer la loi qu'on propose, et qui stipulerait*——

" 1° *Que le comité entendra et jugera lui-même tous les litiges surgissant entre les compagnies de chemins de fer, avec pouvoirs de nommer des fonctionnaires compétents pour prendre les témoignages sur les lieux.*

" 2° *Que le comité réglera lui-même toutes les questions de classification de marchandises, de tarifs, et celles se rapportant aux rapports uniformes des chemins de fer.*

" 3° *Que le comité aura le pouvoir de nommer des fonctionnaires dans chaque province pour entendre et juger toutes les plaintes formulées contre les compagnies de chemins de fer, pourvu que ce fonctionnaire ait le pouvoir de soumettre toute question au comité, et pourvu aussi qu'il y ait droit d'appel au comité même.*"

LOI GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

La commission est d'avis que l'existence de pouvoirs coordonnés dans la constitution des différentes provinces réservant le droit d'accorder des chartes à des chemins de fer locaux rend plus difficile la décision de cette question. Mais pour ce qui est du Canada en général, elle est d'avis qu'une loi générale des chemins de fer serait plus avantageuse que les chartes spéciales, pourvu que cette loi générale renfermât des dispositions aux fins de protéger le public contre les entreprises inutiles aux pays ou dont le projet n'offre pas les garanties suffisantes pour son exécution de bonne foi.

Ces dispositions devraient exiger :

" 1° *Que les plans et profils du tracé des lignes proposées soient soumis, et que l'estimation des frais soit déposée pendant un certain temps entre les mains du tribunal des chemins de fer.*

" 2° *Qu'une preuve suffisante de pouvoir terminer l'entreprise soit donnée, soit par la souscription du capital-actions ou par un dépôt fait entre les mains du gouvernement, dont remise sera faite à mesure que les travaux progresseront.*

" 3° *Que nulles obligations ne seront émises avant qu'une certaine proportion spécifiée des frais de construction n'ait été réellement employée aux travaux.*

" 4° *Que l'opération de cette loi générale soit exclue en toute partie du Canada où le parlement a prohibé la construction de chemins de fer, pendant la période que durera cette prohibition.*"

Le tout respectueusement soumis,

A. T. GALT, *président*.
COLLINGWOOD SCHREIBER,
GEORGE MOBERLY,
E. R. BURPEE.

MONTRÉAL, 14 janvier 1888.

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

ANNEXES DU RAPPORT.

1° RAPPORT DU COMITÉ QUI A VISITÉ LES ÉTATS-UNIS.

2° RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DU MÊME COMITÉ.

3° EXTRAITS, HADLEY, ETC.

ANNEXE N° 1.

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ DE LA COMMISSION NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR DES LOIS ET DES COMMISSIONS DES CHEMINS DE FER AUX ÉTATS-UNIS.

Au président et aux membres de la commission royale des chemins de fer pour le Canada.

Votre comité a l'honneur de faire rapport que, conformément aux instructions de la commission, il s'est rendu aux Etats-Unis dans le but d'obtenir une connaissance aussi complète, aussi parfaite du fonctionnement, non seulement de la loi de commerce entre Etats, mais aussi des lois et des commissions de chemins de fer de chaque Etat, qu'il était possible d'obtenir dans le court espace de temps à sa disposition.

Pour arriver à ce but, votre comité a visité les Etats et les villes suivants :

Etats.	Villes.
1. Minnesota	St. Paul, Minneapolis.
2. Wisconsin	Madison, Milwaukee.
3. Illinois	Chicago.
4. Michigan	Détroit, Lansing.
5. New-York	Albany, New-York.
6. Massachusetts	Boston.
7. Connecticut	New-Haven.

Lors de notre visite à Minneapolis, les commissaires du commerce entre Etats tenaient une séance de leur bureau, s'enquiérant de plusieurs causes de plaintes, et nous avons eu l'occasion d'observer la manière dont ils conduisent les affaires et qui a paru donner satisfaction à tous les intéressés.

Nous avons en même temps rencontré les commissaires d'Etat d'Iowa, de Missouri, de Wisconsin, d'Illinois, de Nebraska et de Minnesota, qui s'étaient réunis dans cette ville pour rencontrer la commission du commerce entre Etats, et aussi pour discuter avec un bon nombre de délégués—représentant les intérêts commerciaux de 16 Etats—des questions d'intérêts communs devant être présentés à cette commission. De tous ces messieurs nous avons pu obtenir des informations au sujet de lois qui régissent les chemins de fer dans leurs Etats respectifs, et chaque fois qu'il a été possible votre comité a fait en sorte d'obtenir au moyen d'entrevues avec les principaux hommes d'affaires, les gérants de chemins de fer et les fonctionnaires publics, ainsi qu'avec les commissaires de commerce entre Etats, les meilleurs et les plus variés renseignements sur le fonctionnement des lois et des commissions relatives au commerce et aux chemins de fer d'Etats séparés, et entre les Etats.

Le résultat de nos travaux dans les Etats séparés sur leurs lois et leurs commissaires locaux ont été, pour plus de commodité, mis sous le titre de chaque Etat.

WISCONSIN.

La loi de cet Etat pourvoit à la nomination d'un commissaire nommé par le gouverneur, dont le pouvoir n'est que consultatif. Toute préférence injuste ou frais injustes sont prohibés. Un tarif maximum est fait, et toute personne qui subit des dommages par suite de l'infraction à ces dispositions de la loi peut recouvrer du chemin de fer trois fois le montant de ces dommages. Il est du devoir du commissaire de s'enquérir de tous les griefs qui ont été portés devant lui, et s'ils sont fondés de faire rapport des faits au procureur général, qui instituera des procédés aux frais de l'Etat. Le commissaire doit aussi examiner l'état et l'administration de tous les che-

mins de fer de l'Etat, et faire rapport à la législature, donnant aussi la situation financière et une liste des actionnaires de chaque chemin.

Les chemins de fer reçoivent leur charte en vertu d'une loi générale constitutive, et non pas par une loi spéciale. D'après les informations obtenues à Madison, capitale de l'Etat, et à Milwaukee, il semble y avoir harmonie parfaite entre les chemins de fer et les commissaires d'Etat, et la loi relative au commerce entre Etats ne semble pas fonctionner d'une manière préjudiciable à qui que ce soit.

MINNESOTA.

Cet Etat a eu une expérience variée en matières de législation relative aux chemins de fer, ayant fait l'essai de presque tous les systèmes. Dans le désir général d'ouvrir à la colonisation les terres incultes de l'Etat, en 1868, des lois furent passées accordant des chartes à toutes les personnes qui déposaient entre les mains du secrétaire d'Etat un contrat ; ces chartes leur donnaient le pouvoir de prélever des capitaux et de construire des chemins de fer à l'époque et au lieu où elles le désiraient. L'Etat a aussi donné des obligations gouvernementales jusqu'à concurrence de dix millions de piastres, et des octrois en terre considérables pour aider à la construction de certaines lignes. En 1872 on adopta une ligne de conduite contraire, on passa une loi restreignant l'opération des chemins, réglant leurs tarifs et nommant un commissaire.

Les chemins de fer incorporés antérieurement à l'adoption de ces lois, ont mis en doûte le droit de la législature d'intervenir dans leurs taux, mais après avoir porté la cause en appel, il fut finalement décidé par la cour suprême des Etats-Unis, que l'Etat avait le droit de régler les taux sur tous les chemins de fer situés en dedans de ses frontières. Lorsque se fit l'écroulement général qui suivit la faillite de Jay Cooke, et avec lui, du chemin de fer *Northern Pacific*, et dans le but d'engager les capitaux à revenir à l'Etat pour exploiter ses ressources par la construction de nouveaux chemins de fer, cette loi fut abrogée, et les devoirs du commissaire des chemins de fer furent restreints à l'examen de la situation matérielle des chemins de fer ayant trait à la sûreté du public voyageur.

En 1885 fut passée la présente loi, qui pourvoit à la nomination de trois commissaires devant être faite par le gouverneur et qui sont rémunérés par l'Etat. La loi prohibe les taux préférentiels injustes de tous genres et les extortions injustes, et elle donne aux commissaires pouvoir de régler les tarifs, d'indiquer l'emplacement des stations et de voies d'évitement, et aussi d'obliger les chemins de fer à construire des voies de déchargement jusqu'aux entrepôts, là où, à leur avis, ces voies sont nécessaires. Il est de leur devoir de s'enquérir de toutes les plaintes ou de tous les griefs formulés contre les chemins de fer ou leur administration, pour des infractions à la loi, et lorsqu'on ne se conforme pas à leurs sentences, de faire rapport au procureur général de l'Etat, dont le devoir est de faire respecter les lois. Ils doivent aussi faire un examen de la situation et de l'administration de tous les chemins de fer de l'Etat et de faire rapport à la législature. Un des trois commissaires doit visiter chaque ville de l'Etat, où il y a une gare de chemin de fer, au moins une fois tous les trois mois, donnant au public vingt jours d'avis de l'époque de cette visite. Les chemins de fer, au lieu de l'exemption de toutes taxes locales ou autres sur leurs biens meubles et immeubles, versent dans le trésor de l'Etat trois pour cent de leurs recettes brutes.

Nous avons eu de longues entrevues avec le gouverneur Austin, maintenant président de la commission des chemins de fer, ainsi qu'avec bon nombre des principaux hommes d'affaires, de qui nous avons appris que presque tous les chemins de fers se conforment aux ordonnances que les commissaires donnent en vertu de la loi.

A Saint-Paul, M. Clough, récemment procureur du *Northern Pacific*, mais aujourd'hui sous-gérant des chemins de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, nous a dit, qu'à son avis, les clauses de la loi relative au commerce entre Etats concernant le transport à longue et à courte distance, si elles sont interprétées à la lettre, sont dommageables au commerce, si elles ne sont pas absolument impraticables, et que la clause prohibant la mise en commun des fonds (*pooling*), si elle est maintenue, doit amener la fusion des chemins de fer dans l'organisation d'un immense système. Il croit que

pour l'Etat une commission consultative et investigative est utile, mais il s'objecte à ce qu'elle ait le pouvoir d'établir des taux de tarif. Dans la plupart des cas les taux de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba sont plus bas que ceux donnés par la commission.

M. Shephard, chef d'une puissante société d'entrepreneurs, a dit comme exemple que l'effet de la clause relative au transport à longue et à courte distance de la loi concernant le commerce entre Etats, était d'augmenter les taux sur les chemins de fer entre les endroits où il y a concurrence, qu'il a dejà payé dans le cours de la présente saison $30,000 de plus pour le transport des marchandises qu'il n'en aurait payé d'après le tarif de l'année dernière.

M. I. I. Hill, le plus heureux et probablement le plus habile gérant de chemins de fer du Nord-Ouest, dit que la valeur d'une commission dépend entièrement de la loi qui régit les chemins de fer et du pouvoir donné aux commissaires. Règle générale, il constate que les commissaires sont des hommes de bon sens, et lorsqu'ils ont à examiner les deux côtés du problème des chemins de fer, les compagnies n'ont pas de difficultés avec eux. Il n'éprouve pas d'embarras à tenir tête à l'opinion publique sur son chemin, et comme question d'affaires, il a réduit les taux lorsque la chose était possible, souvent même plus bas que ne l'exigeait les lois de l'Etat.

Il croit que les chemins de fer devraient être construits et exploités conformément à des principes commerciaux, et qu'ils devraient rapporter un bon intérêt sur ce qu'ils coûtent.

En le faisant on devrait mettre quelque restriction au présent système dans le Minnesota, qui consiste à donner des chartes indistinctement (souvent pour construire des chemins où il n'y en a pas besoin) ; il devrait y avoir une surveillance sévère sur le tracé et la construction des nouveaux chemins, les obligeant de construire autant que possible là où les pentes sont les plus douces et les courbes faciles entre les points terminaux.

IOWA.

M. Peter A. Dey, président de la commission de l'Etat de l'Iowa, nous a dit que la loi Granger, ainsi appelée, a été passée dans cet Etat en 1874. Cette loi établissait une classification et des taux pour les voyageurs et les marchandises. Comme il n'y avait pas de commission, les peines ne pouvaient être mises en vigueur que par le particulier lésé, par la voie des tribunaux.

En 1878 une loi fut passée défendant aux chemins de fer d'exiger des taux injustes ou d'accorder des prix préférentiels en faveur des individus ou des localités (sous peine d'une amende de 3 fois le montant des dommages réellement subis), et créant un bureau de trois commissaires devant être nommés par le gouvernement et rémunérés par l'Etat. Les deniers requis furent perçus sur les chemins de fer d'après la valeur quotisée par l'Etat. Ces commissaires étaient chargés d'examiner la situation, l'équipement et l'administration de chaque chemin de fer de l'Etat, au point de vue de la sûreté et de la commodité publique, et de signaler à ces chemins de fer les améliorations qu'ils jugeaient convenables et les infractions à la loi.

En 1884 la loi fut modifiée en donnant à la commission le pouvoir de régler ce qui était des taux raisonnables, et dans le cas où un chemin de fer refusait ou négligeait d'exécuter ces recommandations, elle était tenue de faire rapport au procureur général de l'Etat, dont le devoir était d'en forcer l'exécution en s'adressant aux tribunaux.

En 1886 les commissaires établirent une échelle maximum de taux pour les chemins de fer, et ils espèrent de faire passer un acte à la prochaine session de leur législature appliquant les principes de l'acte relatif au commerce entre Etats aux chemins de fer situés dans l'Iowa. Un certain nombre des chemins s'occupent déjà à mettre leurs tarifs, pour ce qui est de cet Etat, en accord avec les dispositions de cette loi.

Il dit aussi que, à mesure que les chemins de fer sont devenus plus puissants et que par suite de l'augmentation de la somme d'affaires ils peuvent transporter le trafic à meilleur marché, ils ont réduit volontairement leurs taux, au point qu'en ce moment ils sont en réalité beaucoup plus bas que ceux établis par la loi Granger, en 1874.

MISSOURI.

En 1875 une loi fut passée créant un bureau composé de trois commissaires (devant être nommés par le gouverneur), qui devaient avoir la surveillance générale des chemins de fer de l'Etat, et avec pouvoir d'établir une classification et des taux maximum pour le transport des marchandises. Une session spéciale de la législature fut convoquée au mois de mai dernier dans le but de légiferer au sujet de l'administration des chemins de fer, et pour assimiler autant que possible les actes de l'Etat se rapportant aux chemins de fer à l'acte relatif au commerce entre Etats, du Congrès. Un acte fut passé prohibant les conditions préférentielles, soit pour ce qui est des taux, ou les moyens de transport, ou de la mise en commun des fonds du fret ou des recettes des différents chemins concurrents, pour exiger un prix plus considérable pour un transport à distance plus courte pour un transport à longue distance. Un chemin de fer se rendant coupable d'infraction à ces dispositions de l'acte est passible à l'égard de la partie lésée d'une amende de trois fois le montant du dommage subi, et à l'égard de l'Etat d'une peine ne devant pas dépasser $5,000.

La commission doit classifier les marchandises et établir les taux des chemins de fer, et si une compagnie de chemin de fer refuse ou néglige d'adopter et de publier ce tarif, il est du devoir des commissaires d'en faire et d'en publier un pour elle.

Il est aussi de son devoir, soit d'elle-même ou sur la demande de la partie lésée, de voir à ce que toutes les dispositions de la loi soient mises en vigueur.

ILLINOIS.

La constitution de l'Etat d'Illinois adoptée en 1870, déclarait que les chemins de fer étaient des grands chemins publics libres à tous pour le transport de leur personne et de leurs biens, d'après les règlements que peut stipuler la loi. La législature fut requise de passer des lois établissant des taux maximum raisonnables et à l'effet d'empêcher des taux préférentiels, et de mettre en vigueur ces lois par l'application de peines suffisantes, et même si c'est nécessaire, par la confiscation des propriétés et la perte des privilèges des chemins de fer. En 1871 fut créé un bureau de trois commissaires qui devaient être nommés par le gouverneur et remunérés par l'Etat, avec le droit de transport gratuit sur les chemins de fer. Dans le but de le soustraire à une décision des tribunaux, qui déclaraient que la loi se rapportant aux taux préférentiels était inconstitutionnelle, parce quelle ne faisait pas de distinction entre les taux préférentiels injustes, et parce quelle ne permettait pas aux chemins de fer d'expliquer les raisons des taux préférentiels, la loi fut amendée en 1873, définissant et prohibant les extorsions et les taux préférentiels injustes et infligeant des peines outre l'obligation de payer trois fois le montant des dommages à la partie lésée. Les commissaires doivent examiner la situation et l'administration des chemins de fer situés dans l'Etat, faire aussi pour chacun une liste de taux maximum raisonnable, régler l'échange du trafic entre eux, et poursuivre toutes les infractions à la loi qui viennent à sa connaissance.

Nous devons à M. T. W. Midgely, président de la *Southwestern Traffic Association*, qui représente plus de 40,000 milles de chemin de fer venant aboutir à Chicago, une grande partie des informations sur les bois de l'Illinois, et aussi bon nombre de données précieuses sur le trafic du système de chemins de fer de l'Ouest et sur son exploitation. Il nous a aussi dit que les chemins de fer de l'Illinois adoptaient ordinairement les tarifs établis par les commissaires ou modifiés par eux.

MICHIGAN.

En 1873 la législature a passé un acte qui pourvoyait à la nomination d'un commissaire de chemins de fer devant être nommé par le gouverneur, et dont les devoirs étaient d'examiner la situation et l'administration des chemins de fer situés dans l'Etat, et toutes les questions se rapportant à la sûreté du public, avec pouvoir de régler la traverse de la voie d'un chemin par un autre, et l'échange du trafic, et de servir d'arbitre dans les cas de litige. Aucune charte spéciale ne peut être obtenue

de la législature de cet Etat; mais un nombre quelconque de particuliers peut déposer un acte de société et un plan du tracé du chemin de fer qu'on se propose de construire entre les mains du secrétaire d'Etat; lorsque ce tracé est approuvé par un bureau se composant du procureur général, du secrétaire d'Etat et des commissaires de chemins de fer, ils ont droit d'obtenir une charte en vertu de l'acte général d'incorporation. Les lois qui sont maintenant en vigueur prohibent les taux préférentiels injustes.

Dans nos entrevues avec le gouverneur de l'Etat et les commissaires des chemins de fer à Lansing avec les gérants et autres fonctionnaires, ainsi qu'avec le procureur du Chicago et Grand-Tronc, et d'autres personnes à Détroit, nous avons appris que les opérations de la commission entre Etats étaient considérées comme avantageuses, aussi que la loi du commerce entre Etats telle qu'elle était interprétée par la commission fonctionnait avantageusement.

Avant de quitter Détroit nous avons eu une entrevue avec l'honorable James F. Joy, qui a depuis un grand nombre d'années de grandes relations avec les chemins de fer de l'Amérique. Il exprima l'opinion que la loi relative au commerce entre Etats avait été avantageuse aux chemins de fer en tant qu'elle avait mis fin aux taux préférentiels injustes, qu'elle avait contribué à maintenir des taux raisonnables pour le trafic direct. La grande difficulté pour tous les chemins de fer et particulièrement pour les lignes-mères, était la réduction des taux et le transport de la marchandise à des prix trop bas. Pour y remédier il recommanderait une législation établissant un taux *minimum* pour tous les chemins de fer, imposant une peine sévère pour les infractions. Cette mesure aurait l'effet, à son avis, d'empêcher la concurrence ruineuse et la construction de lignes inutiles.

NEW-YORK.

Cet Etat ayant dans les limites de ses frontières le *terminus*, sur l'Atlantique, de presque toutes les lignes-mères de l'Ouest et de celles qui traversent le continent, doit être sérieusement affecté par l'administration de ces chemins de fer, et cependant il n'a eu de commission qu'en 1882. Il a légiféré sur des questions de chemins de fer depuis 1850, et la commission la plus mémorable qui ait été constituée pour s'enquérir des abus causés par l'administration des chemins de fer en Amérique, a été le comité Hepburn, de la législature de New-York. Le résultat de cette enquête a été la loi de 1882, qui, entre autre chose, a créé un bureau composé de trois commissaires.

Ces commissaires sont nommés par le gouvernement avec un traitement de $8,000 par année chacun, traitement qui, avec les appointements d'un secrétaire, d'un comptable, d'ingénieurs, d'inspecteurs, de commis, etc., sont payés par l'Etat à même un fonds perçu sur les chemins de fer au *pro rata* de leurs recettes brutes. Leurs pouvoirs sont ceux d'une commission d'enquête et consultative, ils sont tenus de se tenir parfaitement au courant de toutes les questions affectant la situation, l'exploitation l'administration et les moyens de transport des chemins de fer, et ils ont aussi instruction de faire rapport au procureur général de toutes les infractions aux lois; le devoir de ce dernier est de prendre les mesures nécessaires pour protéger les intérêts publics.

Le devoir de la commission est aussi de recommander que des réparations soient faites à la superstructure lorsque c'est nécessaire, que les additions requises soient faites au matériel roulant, et que des stations nouvelles soient construites, et que de nouveaux arrangements au point terminal soient exécutés, lorsque le besoin s'en fait sentir, et aussi de recommander les changements dans les taux du transport des marchandises et des voyageurs qu'ils jugeront raisonnables et à propos afin de protéger l'intérêt public.

Ils n'ont pas le pouvoir de mettre ces recommandations en vigueur, mais si un chemin de fer refuse de s'y conformer, ils font rapport des faits au procureur général, qui institue des procédés comme dans les causes pour infractions à la loi; ou à la législature lorsqu'il y a besoin d'une loi spéciale.

Des chartes sont accordées en vertu de la loi générale relative à l'incorporation des compagnies.

Il faut pas moins de 25 individus pour déposer un contrat entre les mains du secrétaire d'Etat ; et lorsque l'ingénieur de l'Etat a approuvé la carte et le plan du tracé ils ont droit d'obtenir une charte les autorisant à construire le chemin ; mais si à un moment donné une compagnie de chemin de fer désire augmenter son capital, ou donner une hypothèque pour une nouvelle émission d'obligations, elle doit en obtenir l'autorisation des commissaires des chemins de fer. Les commissaires, sur réception de requêtes demandant cette autorisation, envoient leur comptable s'enquérir de la position financière de la compagnie dans le but de s'assurer si la valeur du capital et des obligations antérieurement autorisées a été convenablement employée, et si l'augmentation demandée est nécessaire, et sur son rapport les commissaires décident s'ils doivent autoriser ou non l'augmentation du capital.

D'après les informations recueillies dans la ville de New-York et à Albany, nous avons appris que les chemins de fer en général se conforment aux recommandations des commissaires, et que toutes les plaintes étaient réglées sans qu'il fût nécessaire d'avoir recours à une action judiciaire.

MASSACHUSETTS.

Dans le cours de nos recherches la commission de chemins de fer de cet Etat, a été fréquemment mentionnée comme étant une des plus anciennes et des plus utiles en Amérique. Nous avons cru comprendre de la commission que la loi relative aux extorsions et aux taux préférentiels injustes, était en grande partie calquée sur l'expérience résultant des enquêtes et de la législation faite à l'égard des chemins de fer anglais. Lors de la passation de la loi, les législateurs prohibèrent les taux préférentiels injustes et les prix exigés en plus pour une courte distance que pour une longue sur le même chemin et dans la même direction pour la même catégorie de marchandises.

L'acte créant un bureau de commissaires fut passé en 1869. Il se compose de trois membres nommés par le gouverneur et rémunérés par l'Etat à même les fonds qui sont perçus sur les chemins de fer en proportion de leurs recettes brutes. Ses devoirs sont de faire un examen minutieux de la situation matérielle et la construction des chemins de fer, de prononcer sur le tracé du chemin et l'emplacement des stations, de régler les traverses d'un chemin de fer par un autre, et l'échange du trafic entre les chemins de raccordement, de s'enquérir des causes des accidents, ordonnant les précautions nécessaires à prendre pour les prévenir. Ils s'enquièrent aussi des plaintes qui leur sont faites à l'occasion de taux préférentiels ou de taux injustes pour le transport des voyageurs et des marchandises, et doivent faire rapport du résultat à la compagnie dont on se plaint, et dans le cas de refus ou de négligence de se conformer à leurs recommandations, ils sont tenus de faire rapport de leur enquête à la législature.

Le comité spécial du Sénat des Etats-Unis sur le commerce entre Etats, dit dans son rapport du mois de janvier 1886 :

" Pour ce qui est des résultats pratiques, la commission du Massachusetts par son histoire et par les témoignages qu'on en donne, fait voir qu'elle a exercé au moyen de ses rapports et de ses décisions, une influence reconnue sur les chemins de fer, faisant faire des réformes nécessaires, et que ses travaux ont été couronnés de succès en obtenant le dédommagement de griefs et la réforme d'abus. Elle a tenu les chemins de fer dans l'obéissance des lois, et elle a non seulement obtenu l'adoption d'une législation nécessaire, mais elle a aussi prévenu des mesures imprudentes. Grâce à ses recommandations des réductions volontaires dans les taux ont été faites, et les taux préférentiels de tout genre ont été abolis. Elle a obtenu l'uniformité dans les comptes et les rapports de chemins de fer. Elle a déterminé la responsabilité des accidents, et elle a rendu de grands services en exigeant l'adoption de machines améliorées pour la sûreté publique." Le comité a aussi fait citer l'honorable Charles Francis Adams, pendant plusieurs années président de la commission de Massachusetts, comme une autorité reconnue sur la question des chemins de fer. Il disait en 1871 : " La commission n'est tout simplement qu'un agent intermédiaire, une espèce de verre lenticulaire au moyen duquel les rayons de l'opinion publique qui seraient autrement

épars et impuissants, peuvent être concentrés à un foyer et produire une influence sur une corporation."

Il semblerait donc d'après ce qui a été dit, que quatre Etats, le Minnesota, l'Illinois, le Missouri et l'Iowa, ont des lois réglant, entre autre chose, le tarif des taux, et donnant aux commissaires un pouvoir très étendu pour la remise en vigueur des lois dans les Etats respectifs.

Quatre Etats, le Michigan, le Wisconsin, le New-York et le Massachusetts, tout en ayant des lois renfermant des dispositions contre les taux préférentiels injustes et les extortions, et tandis que les commissaires de chaque Etat ont un pouvoir étendu en entier dans la surveillance de la situation des chemins de fer sur toutes les questions se rapportant à la protection de la vie et de la propriété, cependant pour ce qui est des questions se rapportant aux taux, leurs devoirs ne sont que d'une nature investigative et consultative.

Nous pouvons aussi ajouter d'après les observations personnelles et les recherches que nous avons faites que les Etats du Connecticut, du New-Hampshire et du Maine, ont des commissaires de chemins de fer dont les devoirs sont restreints à l'examen et la surveillance de la situation matérielle des chemins de fer pour ce qui a trait à la protection de la vie et de la propriété dans le transport; ils sont tenus de faire un rapport annuel à la législature de leurs Etats respectifs sur cette question, ainsi que sur la situation financière de chaque chemin de fer situé dans l'Etat.

Les témoignages que nous avons pu obtenir au cours d'entrevues personnelles avec le gouverneur et le secrétaire d'Etat des Etats que nous avons visités, comme étant l'expression de l'opinion de la population qui les a élus, ainsi que des principaux hommes d'affaires et des principaux industriels—des rapports et des opinions des différents commissaires d'Etat, et aussi des gérants ou autres fonctionnaires des chemins de fer et des associations commerciales que nous avons pu voir, nous amènent à la conclusion qu'aux Etats-Unis la forme de commission la plus populaire auprès de toutes les classes, et la plus heureuse pour ce qui est de la réforme des abus et l'exécution d'améliorations, est celle qui a un caractère investigateur et consultatif telle que celle adoptée par l'Etat du Massachusetts, et copiée dans un bon nombre de ses traits principaux par l'Etat de New-York. Ce système a été amené à son présent état de perfection dans le Massachusetts grâce en partie aux travaux de M. Charles F. Adams, qui a été pendant nombre d'années président de la commission, et qui est maintenant président du chemin de fer *Union Pacific*, à Boston. M Adams n'étant pas chez lui lors de notre première visite à Boston, nous jugeâmes nécessaire de revenir dans cette ville pour le voir, et dans le but de visiter en même temps New-Haven pour voir le professeur Hadley, du collège Yale, qui a fait une étude spéciale de la question des chemins de fer en Amérique et en Europe.

Le professeur Hadley croit que, comme les chemins de fer européens, à l'exception de ceux d'Angleterre, sont la propriété des gouvernements ou qu'ils sont tellement sous leur contrôle, et que les circonstances qui les gouvernent sont si différentes de celles qui régissent les chemins de fer en Amérique, qu'aucunes lois qui les gouvernent peuvent servir en Amérique.

En Prusse les dix-neuf vingtièmes de tous les chemins de fer sont en somme la propriété du gouvernement, et dans ce pays le tarif sur toutes les marchandises, sauf la houille et les articles de cette catégorie, (qui sont transportés en vertu de contrats spéciaux) est basé sur des taux égaux de tant par mille, en y ajoutant un honoraire terminal.

En Belgique tous les chemins de fer, sauf un, sont la propriété du gouvernement, et dans ce pays où les prix du transport des marchandises sont le plus bas qu'on puisse trouver dans aucun autre pays du monde, le même principe de taux égaux de tant par mille est appliqué.

En France le territoire est partagé par le gouvernement entre un certain nombre de compagnies qui ont le droit exclusif de construire et d'exploiter des chemins de fer dans leur domaine respectif. Le résultat est que les chemins ne sont pas toujours construits aussi rapidement que l'exigent les besoins des demandes toujours grandissantes du commerce, et en 1884 le gouvernement a dû garantir à quel-

ques-unes des compagnies un intérêt s'élevant jusqu'à 13 pour 100 sur le coût réel, dans le but d'obtenir la construction de certains embranchements qu'à son avis l'intérêt du pays exigeait.

Les taux du tarif sur tous les chemins de fer en France sont établis par les compagnies et le gouvernement conjointement, et nul chemin de fer ne peut exiger plus ou moins sans avoir préalablement obtenu le consentement du gouvernement. Ceci a le bon effet de garder les taux uniformes, et si ce système était appliqué ici il pourrait empêcher la construction de bon nombre de lignes rivales, là où les affaires ne l'autorisent pas, et aussi en maintenant des taux rémunérateurs raisonnables il protégerait la valeur des garanties des chemins de fer.

Le système des mises en commun des fonds est presque universellement appliqué par les chemins appartenant à des particuliers comme par les chemins du gouvernement, et aussi par les chemins par eau avec de bons résultats.

Pour ce qui est de la loi du commerce entre Etats, le professeur Hadley dit que telle quelle est aujourd'hui elle ne donne pas tout ce qu'on en attendait, cependant par suite de la décision des commissaires, son effet sur les chemins de fer n'a pas été préjudiciable.

Il y a deux catégories de mécontents : 1° ceux qui pouvaient prendre soin d'eux-mêmes et qui avaient autrefois des faveurs spéciales ; et 2° ceux qui croient que la loi n'a pas produit d'effet aussi sévère sur les chemins de fer qu'on s'y attendait, et quelle aurait dû produire à leur avis.

Comme question de fait il a dit que le problème des chemins de fer est maintenant si compliqué, et que la prospérité commerciale de tout le pays dépend tellement de sa bonne solution, qu'il requiert l'étude la plus minutieuse et le jugement le plus sain.

Ni les tribunaux ni la législature ne peuvent ou n'ont le temps de se prononcer d'une manière exacte sur des questions se rapportant à la bonne administration du trafic des chemins de fer. Ils peuvent souvent donner des décisions ou passer des mesures qui affecteront d'une manière grave et peut-être dommageables, le commerce de tout un continent. On ne peut trop insister sur la nécessité d'avoir des lois intelligentes et préparées avec soin.

M. Hadley est d'avis qu'un bureau consultatif de commissaires compétents, avec pouvoir de s'enquérir et d'examiner avec les gérants de chemins de fer tous les détails de leur trafic, pourrait arriver à des conclusions avantageuses pour le commerce et utiles aux chemins de fer en satisfaisant l'opinion publique et rédigeant des lois.

M. Adams dit que le présent acte relatif au commerce entre Etats a été passé sous la pression des clameurs populaires, qu'il n'a pas été convenablement mûri, et qu'il est défectueux sous nombre de rapports. On ne peut espérer que le Congrès, composé d'hommes élus, à cause de leur habilité locale à représenter les districts particuliers où ils demeurent, puissent traiter d'une manière intelligente un sujet aussi vaste que celui des chemins de fer, qui souvent traversent des districts éloignés de milliers de milles de leur propre district et affectant bien ou mal les intérêts commerciaux de tout un continent. Le présent bureau des commissaires de commerce entre Etats est un corps composé d'hommes capables, et il n'y a pas de doute qu'avec le temps les commissaires n'améliorent le présent acte jusqu'à ce qu'il obtienne une bonne loi du Congrès. Ils ont déjà par leur décision sur la clause relative au transport à longue et à courte distance, suspendu son opération, qui lorsqu'elle est dans un nombre de cas interprétée littéralement, est réellement exigé par les intérêts du commerce, ce qui démontre qu'une loi absolue est impratiquable. Il est en faveur d'une commission consultative d'hommes capables, chargée de s'enquérir des causes de plaintes et d'aider à la réduction des lois les plus favorables aux inétrêts des chemins de fer et du commerce. Il n'a pas de doute que la crainte qu'en vertu de la loi de commerce entre Etats, une réduction des taux du trafic direct serait désastreuse à leur trafic local, a empêché les lignes-mères de réduire les taux.

La tentative du Congrès aux fins d'empêcher la mise en commun des fonds doit tendre vers la fusion, ou aura pour effet de voir les grandes lignes s'emparer

des plus petites. Il croit que ceux qui expédient des marchandises en très grande quantité ont parfaitement le droit à des taux plus bas que ceux qui expédient des marchandises en plus petite quantité. Les chemins de fer peuvent certainement faire le transport à meilleur marché et avec moins de risque, et ils ne voient pas que le public en souffre. Il a donné comme exemple certaines mines de houille qui, expédiant des milliers de tonneaux de houille tous les jours grâce à des taux spéciaux, donnent en réalité un charbon à meilleur marché au consommateur.

La *Standard Oil Company* peut s'être enrichie grâce aux concessions que lui ont faites les chemins de fer, mais elle a raffiné de l'huile sur une si grande échelle, et à si bon marché, qu'aucune maison de moindre importance n'a pu lui faire concurrence, et comme question de fait l'huile raffinée n'a jamais été aussi bon marché que depuis que ces taux ont été établis, de sorte qu'il ne voit pas où le public en souffre. Il ne croit pas que des taux égaux de tant par mille soient justes, vu qu'aucuns chemins de fer ne pourraient transporter le trafic à aussi bon marché à travers un pays peu colonisé qu'il le pourrait à travers un pays plus peuplé. Il met en doute la politique de la législature essayant d'établir des taux *maximum* uniformes, mais il désirerait l'adoption de quelques moyens à l'effet d'empêcher la réduction des taux à un chiffre plus bas que ce qui pourrait être raisonnablement rémunérateur. Au sujet des chartes des chemins de fer, il n'est pas possible maintenant d'empêcher qu'elles soient accordées lorsqu'on en fait la demande, mais le public apprendra avec l'expérience que lorsqu'il encourage la construction de chemins inutiles il finira toujours par payer pour eux.

De la part de M. Lincoln, de Boston, agent pour une ligne de steamers transatlantique, et ayant de si grands rapports dans le commerce avec l'étranger qu'il a été délégué pour représenter les agents de Boston devant le comité spécial du commerce, du Sénat des Etats-Unis, et aussi devant les commissaires du commerce entre Etats, nous avons appris que par suite de l'interprétation de la loi que lui ont donnée les commissaires du commerce entre Etats, son opération n'a pas eu l'effet préjudiciable sur le commerce de Boston qu'on s'attendait, et en tant qu'elle était de nature à empêcher la réduction des taux elle avait été un bienfait pour les marchands. Comme homme d'affaires, il déplore les guerres entre chemins de fer, ce qui cause toujours beaucoup d'incertitude dans le commerce.

En l'absence du président de la *Fitchburg Railroad and Hoosac Tunnel Line* vers l'Ouest, son procureur nous a dit que par suite de l'interprétation que les commissaires du commerce entre Etats donnaient à la loi dans l'intérêt du commerce, la loi avait mieux fonctionné qu'on ne s'y attendait.

M. G. R. Blanchard, président de la *Central Trafic Association* de Chicago, une des meilleures autorités sur des questions se rapportant au trafic de chemins de fer en Amérique, et qui représente une association embrassant plus de 50,000 milles de chemins de fer, dans toutes les questions affectant leurs intérêts devant le Congrès et les commissaires du commerce entre Etats, a déclaré que la loi, telle qu'elle avait été interprétée, n'avait pas eu d'effet préjudiciable aux chemins de fer. Jusqu'à un certain point, elle avait contribué à maintenir les taux, car aucune compagnie ne tient à prendre l'initiative dans la réduction des taux, craignant l'opération du transport à longue et à courte distance sur leur trafic local.

La clause prohibant la mise des fonds en commun, si elle est maintenue, amènera, dit-il, la fusion de tous les principaux chemins en systèmes considérables. Les frais par tonneau occasionnés par le déplacement des marchandises aux stations situées sur le chemin, étaient souvent cinq et six fois plus considérables qu'aux points terminaux "vu naturellement les quantités petites," conséquemment, ajoutant aux frais de déplacement des marchandises locales destinées à de courtes distances.

Il ne s'objecte pas au fait qu'une commission juste s'élève entre les chemins de fer et les législatures, même si elle avait des pouvoirs étendus, pourvu toujours qu'il y ait appel aux tribunaux. A son avis il est beaucoup plus facile d'arriver à des conclusions intelligentes avec 5 hommes dont le temps est consacré à l'étude du sujet, qu'avec deux ou trois cents qui changent à chaque élection et qui représentent plus souvent des intérêts entièrement différents. Il désirerait beaucoup voir un

traité, entente ou arrangement qui aurait pour effet de mettre les systèmes de chemins de fer américains et canadiens plus en harmonie.

M. Midgely, de Chicago, dont nous avons déjà parlé, a fait une déclaration d'une nature semblable. Il croit une commission investigatrice et consultative utile, mais il est d'avis que lui donner le pouvoir d'établir des classifications et des taux fixes est de nature à créer des embarras, même si c'était constitutionnel.

Nous avons eu des rapports et des entrevues avec un grand nombre d'hommes d'affaires et de fonctionnaires de chemins de fer haut placés, outre ceux mentionnés dans notre rapport, et nous avons constaté que l'opinion était généralement unanime en faveur d'une surveillance législative sur les opérations et l'administration des chemins de fer, et qu'un bureau de commissaires était la meilleure forme pour rendre cette surveillance efficace.

Nous avons aussi constaté que partout on disait que la loi du commerce entre Etats allait rester, et que certains chemins de fer qui étaient d'abord opposés à son adoption commencent maintenant à la considérer comme n'étant pas préjudiciable à leurs intérêts, mais qu'au contraire, sous certains rapports elle est avantageuse. Il a aussi été démontré que le problème de chemins de fer est si compliqué et si vaste, et que sa bonne solution a tant à faire avec la prospérité commerciale du pays, qu'on ne peut donner trop de soin et d'étude à la préparation d'une loi sur ce sujet.

Nous ne pouvons terminer ce rapport sans faire mention de la manière très cordiale et très obligeante avec laquelle nous avons été reçus et aidés dans nos travaux par tous les messieurs avec lesquels nous sommes venus en contact dans le cours de notre visite aux Etats-Unis.

Nous avons l'honneur de mentionner particulièrement l'obligeance et l'aide précieuses que nous ont accordées M. Hickson, gérant général du Grand-Tronc, et ses habiles adjoints sur le chemin de fer Chicago et Grand-Tronc, à Détroit et à Chicago.

Le tout respectueusement soumis.

E. R. BURPEE.
GEORGE MOBERLY.

ANNEXE No 2.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DU SOUS-COMITÉ QUI A VISITÉ LES ETATS-UNIS.

Au président et aux membres de la Commission Royale des chemins de fer :

Depuis que nous vous avons présenté notre rapport et les informations que nous avons recueillies dans les recherches que nous avons faites aux Etats-Unis au mois de septembre dernier, nous avons poussé nos travaux plus loin dans le même sens; particulièrement sur les questions suivantes:—

Premièrement.—Le fonctionnement de la loi entre Etats, réglant le commerce.

Deuxièmement.—Permettre que des chemins de fer soient construits sous l'empire d'une loi générale des chemins de fer sans exiger des chartes séparées de la législature.

Troisièmement.—La possibilité pour les compagnies de chemins de fer de prendre en main le service d'*express* sur leurs chemins.

Quatrièmement.—Les pouvoirs en vertu desquels un chemin de fer peut exproprier la propriété d'un autre chemin de fer.

Sur la première question, E. B. Phillips, qui a une longue expérience sur les questions se rapportant à l'administration de chemins de fer, et président du *Fitchburg Railroad and Hoosac Tunnel Route*, dit:—

" Jusqu'ici l'opération de la loi du commerce entre Etats a été préjudiciable au trafic direct venant de l'ouest, et au commerce d'exportation de Boston, non pas, cependant, dans la mesure qu'on craignait. Ceci provient de l'interprétation que les commissaires ont donnée à la loi; ils ont déclaré qu'il n'était pas illégal pour les lignes-mères d'accorder une réduction de taux sur les produits de l'ouest exportés du port de Boston."

Albert Fink, de New-York, commissaire de la *Trunk Line Association*, et généralement connu comme étant la meilleure autorité en Amérique sur des questions de transport par chemin de fer, nous a dit:—" Que la loi du commerce entre Etats est défectueuse, et si elle avait été littéralement interprétée elle aurait eu des résultats désastreux pour les chemins de fer et le commerce du pays. Heureusement que la nomination d'hommes capables et pratiques comme commissaires qui ont suspendu l'opération de certains articles de l'acte, a empêché que le commerce de transport du pays ne fût interrompu, et obvié à la ruine nécessaire qui aurait suivi son interprétation littérale."

A son avis aucune commission ou réunion d'hommes ne devrait avoir le droit de régler ou d'établir des taux pour les chemins de fer dans lesquels ils n'ont pas d'intérêts. Ceci semble être presque la confiscation de la propriété de ceux qui ont placé leurs capitaux sur les garanties qui ont construit les chemins. L'expérience lui enseigne que les trois quarts de toutes les plaintes formulées contre les chemins de fer sont imaginaires, et une fois qu'elles ont fait le sujet d'une enquête et qu'on a examiné toutes les circonstances qui les accompagnent, les plaintes tombent d'elles-mêmes.

Des commissions consultatives sont des moyens de rendre ces explications publiques et d'empêcher ainsi la répétition de ces plaintes.

Lorsqu'une commission de chemin de fer est munie de pouvoirs étendus, ainsi qu'il arrive quelquefois, il y a danger que, dans le but de courtiser la faveur populaire auprès de certaines classes, ou par suite de quelque influence indue, elle puisse employer ses pouvoirs à oppresser certains chemins.

Quant à la question des chartes de chemin de fer, l'expérience l'a convaincu que le droit de construire des chemins de fer devrait être libre à tous, et les choses étant ainsi, il y a moins de danger que des chartes soient prises pour des projets spéculatifs

et inutiles, ou dans l'intention de vendre aux chemins qui existent déjà. Il désirerait que le statut exigeât qu'au moins la moitié du capital du chemin qu'on se propose de construire soit souscrite en réalité, avant qu'une charte ne soit accordée, et que toute la souscription soit versée, et réellement employée à la construction du chemin, avant que des obligations ne soient émises en vertu de la charte. Il dit: "Votre gouvernement ne peut être trop prudent sur ce point. C'est très important pour les chemins qui existent, et même encore plus pour les capitalistes; et si une loi de ce genre était vigoureusement mise en vigueur elle créerait plus de confiance dans nos obligations." A mon avis on peut exercer un pouvoir plus étendu sur la nature d'un chemin et sa position financière en vertu d'une charte accordée par un statut fixe, qu'on ne peut le faire en vertu d'une charte spéciale accordée par la législature.

Il ne peut se rendre à la justice du fait qu'un chemin de fer soit obligé de permettre à un autre chemin et parfois un concurrent, de s'approprier sa voie, ses édifices et sa propriété, même si ce chemin consent à payer pour cela.

Il croit que presque toujours un chemin de fer, plutôt que de voir un chemin parallèle construit à une courte distance de son droit de passage, consentirait à donner l'usage de sa voie à raison d'une compensation raisonnable, et à son avis il voudrait leur laisser régler cette question entre eux ou par l'entremise des tribunaux.

Dans notre entrevue avec M. Crocker, président de la commission du Massachusetts, au sujet des chartes de chemin de fer, il était fortement d'avis, ainsi que ses collègues, que le droit de construire des chemins de fer en vertu de dispositions statutaires devrait être libre à tous. L'expérience qu'on acquière dans le Massachusetts, depuis que ce mode a été adopté, est que la législature a été dégagée d'une somme immense de travail, et qu'un plus petit nombre de chemins de fer spéculatifs et inutiles ont été commencés.

Quant à l'expropriation des biens-fonds et autres d'une compagnie de chemin de fer par une autre, il dit que les lois du Massachusetts ne contiennent pas de stipulation à l'égard de ce pouvoir, mais, quand c'est nécessaire, la compagnie qui désire exercer le droit d'exproprier une partie des biens d'une autre compagnie, elle s'adresse à la législature pour en obtenir le droit. Il ne croit pas que la législature du Massachusetts accorderait ce pouvoir.

Sur cette question, à la prière de M. Boardman, gérant de la *Railroad Gazette*, à New York, on fit une visite à M. J. D. Lawson, de New-Jersey, qui a fait une spécialité de la loi sur les chemins de fer.

Nous avons appris de lui qu'en vertu de la contribution de l'Etat de la Californie, des territoires de l'Idaho, de l'Utah et du Montana, la loi dite *Eminent Domain Law*, stipule que toutes les propriétés immobilières des individus peuvent être prises pour le service public; et de la même manière la propriété qui a été expropriée pour un service public peut être de nouveau expropriée pour un autre service public si c'est nécessaire.

Il n'y a pas, dans l'Union, d'autre Etat dont la constitution contienne des dispositions de ce genre. Cependant la question a été portée devant les tribunaux, et les décisions ont presque toujours déclaré que le pouvoir d'exproprier des biens-fonds "déjà expropriés et propriété d'un chemin de fer," pour l'usage d'un autre chemin de fer, ne peut être exercé que par la législature.

Voici quelques-unes des principales décisions rendues par les tribunaux de différents Etats.

Tribunal d'Illinois, 1876. *Siégeant au complet.*

"Une compagnie de tramways ne peut, sous l'empire du pouvoir accordé par l'*Eminent Domain Act*, prendre une partie quelconque d'une ligne concurrente dont l'exploitation se fait avec succès, détruisant ainsi l'utilité et la valeur de tout le chemin, mais elle peut, en payant une juste compensation et sous l'empire du pouvoir voulu, fermer tout le chemin."

Cour Suprême d'Indiana, 17 *décembre* 1875.

Le juge Gresham a décidé:—

"Que les terres que le demandeur possède et occupe en vertu de sa charte, reste soumise à l'empire de l'Acte général relatif à l'incorporation des compagnies de

chemins de fer, de même que toutes les autres terres de l'Etat devant être prises pour le service public à raison d'une juste indemnité.

"Les terres expropriées pour une cause d'utilité publique ne sont pas soustraites à la possibilité d'une nouvelle expropriation, lorsque l'intérêt public l'exige. Le langage de l'acte est général et il autorise la prise de possession d'aucune terre.

"Les terres appliquées à un service public peuvent être prises et appliquées à un autre service public distinct. La propriété expropriée et appliquée à l'usage d'une corporation pour l'avantage du public ne peut de nouveau être prise par l'Etat et donnée à une autre corporation pour le même objet. Ce serait de fait enlever à une corporation ses droits et privilèges et les conférer à une autre. Un tel acte ne serait pas autorisé par la loi dite *Eminent Domain Law*. Une fois que des biens sont consacrés à un usage d'utilité publique et donnés à une corporation, ils demeurent sa propriété contre tous, et ils ne peuvent être enlevés de ceux auxquels ils ont d'abord été accordés que lorsque l'intérêt public exige qu'ils soient appliqués à un autre usage différent."

New-Jersey (1872).

La cour suprême a décidé :—

"Que tous les chemins de fer ont le pouvoir de traverser les voies d'un autre chemin sous une loi spéciale à cet effet, mais ils n'ont pas le pouvoir de prendre aucune des terres d'un chemin de fer pour construire une ligne parallèle ou à côté de la sienne sous une loi spéciale."

La Cour d'Appel de New-York en 1873.

Re Boston et Albany, jugé :—

"Que, quoique la loi des chemins de fer accorde à une corporation de chemin de fer le pouvoir de prendre des immeubles pour des objets de chemin de fer, cependant, une fois qu'un immeuble a été appliqué à un service public, il ne peut être pris de nouveau sans une législation spéciale."

Le même principe a été consacré par la cour suprême du Massachusetts, en 1872, dans la cause du E R. R. *vs* B. 8 M. *III Mass Reports*, page 196.

Aussi dans le Connecticut, dans la cause du N. Y. R *vs* Boston, 36, *Conn. Reports*, page 196.

Michigan, 1877, re *Grand Rapids and Indiana Railway*, 85 *Mich. Reports*, page 265, décision de la cour suprême.

"Les tribunaux ont uniformément décidé qu'il n'y avait pas de différence entre les droits des particuliers et ceux des corporations, et un chemin de fer peut prendre la propriété d'une autre corporation en donnant une compensation convenable."

Illinois—Février 1881.

Le juge Dickey, dans une cause du *Lake Shore R. R. vs* Chicago a dit,—

"Qu'en vertu de l'*Eminent Domain Act* ordinaire un chemin de fer n'a pas le pouvoir de prendre la propriété d'un autre; mais il admet que le pouvoir législatif de l'Etat peut le rendre valide."

Cour d'appel de la Virginie—1881.

Rapport 40, page 743 :—

"La prise de possession faite par une compagnie de chemin de fer, d'une partie de la voie d'une autre compagnie, constitue un empiétement sur les droits et privilèges de l'autre compagnie. Une compagnie de chemin de fer n'a pas le droit, sans en avoir expressément reçu le pouvoir par la loi, d'acquérir pour son propre usage des biens-fonds qui sont déjà acquis par une autre compagnie."

Peter A. Dey, président de la commission des chemins de fer de l'Iowa, écrit sur ce sujet : "J'ai l'honneur de vous dire que dans l'Iowa, lorsqu'une compagnie de chemin de fer désire traverser la voie d'une autre compagnie, on demande d'abord la décision de notre commission quant à la sûreté et du genre de traverse à l'endroit indiqué. Puis, si on ne peut arriver à une entente entre les deux compagnies intéressées, la compagnie organisée en dernier lieu demande au tribunal un jury pour ex-

proprier le droit de passage nécessaire, et pour établir les dommages qui reviennent à la compagnie dont l'organisation est antérieure.

" La loi de cet Etat n'embrasse pas la question du droit qu'aurait une compagnie de se servir d'une propriété terminale d'un autre compagnie, lorsque tous les terrains disponibles sont occupés. Nous avons une loi sous l'empire de laquelle une compagnie est tenue de traîner les wagons des lignes de raccordement, et en vertu de cette loi générale relative aux droits des expéditeurs à l'encontre de ceux des entrepreneurs de transport, les commissaires de l'Iowa ont décidé qu'une compagnie d'un point terminal doit mettre les wagons d'une autre compagnie sur aucune de ses voies d'évitement ou sur les voies volontairement prolongées au delà de la gare, sur la demande de l'expéditeur, pourvu qu'il y ait une compensation suffisante." Cette décision a été contestée par les compagnies intéressées, et est maintenant devant les tribunaux, attendant un jugement final.

SERVICE "D'EXPRESS."

James Eggleston, gérant de l'*American Express Company*, pour la Nouvelle-Angleterre, donne les informations suivantes qui semblent démontrer qu'il n'est pas opportun que les chemins de fer entreprennent le service d'*express* :—

" Ce genre d'affaires est surtout des affaires de commission, la personne qui s'en occupe se charge de faire les messages de quiconque peut l'employer, à un endroit autre que celui où elle demeure, prenant soin et charge de la commission personnellement ou par substitut. Le transport des marchandises est une affaire incidente et qui dépend des remises données à l'entrepreneur de transport par *express* pour son service. Les compagnies d'*express* possèdent ni les lignes ni les chemins de fer sur lesquels elles font leurs affaires, et, règle générale, elles n'ont pas non plus de privilèges exclusifs; quiconque possède les garanties nécessaires peut se livrer à ce genre de transaction pour lui-même, et vous verrez, en vous adressant aux autorités des chemins de fer et des compagnies d'*express*, que la proportion des frais de transport sur les chemins de fer est d'un tiers des dépenses totales que font les compagnies d'*express* pour transiger leurs affaires, les deux autres tiers étant employés à rémunérer ceux auxquels est confié le soin des effets, tel que les attelages, les conducteurs, les agents, etc., qui font partie du personnel de leurs bureaux, et tel que les messagers, les préposés au transport, etc., sur le trajet, et ce fait seul prouve que les prix d'*express* devraient continuer d'être contrôlés par la concurrence.

" J'ajouterai que les compagnies d'*express*, grandes et petites, sont, règle générale, des entreprises privées, et ne se font pas en vertu d'un acte du Congrès ou de la législature de l'Etat."

Le tout respectueusement soumis.

E. R. BURPEE,
GEO. MOBERLY,
Commissaires.

ANNEXE No 3.

EXTRAITS.

LÉGISLATION ANGLAISE SUR LES CHEMINS DE FER.

(*Voir Hadley, page* 163.)

L'histoire des questions générales de la politique et de la législation de chemin de fer peut très bien se diviser en deux périodes. La construction des chemins de fer a fait le sujet des discussions et du travail dans la première période, et les combinaisons de chemin de fer se font dans la seconde. La ligne de démarcation entre les deux périodes se révèle en 1845 et en 1848.

On a cru d'abord qu'on pourrait se servir d'un chemin de fer comme d'un canal, les individus fournissant leurs propres wagons et leur propre puissance motrice. Les clauses de la charte furent rédigées avec cette idée; on constata bientôt qu'elle était fausse. La concurrence entre différents entrepreneurs de transport sur le même chemin était impossible. Ne pourrait-on pas avoir, à la place, la concurrence entre différents chemins de fer?

On doit à la louange des hommes d'Etat anglais, de dire qu'ils ne se sont pas trompés à ce sujet. Ils ont plus appris dans quelques années à l'exploitation de quelques milles de chemin de fer, que le public en général n'en a appris de tous les chemins de fer du monde en un demi-siècle. Ils ont reconnu qu'on ne pouvait compter avec espoir sur la concurrence, ou qu'on ne pouvait en faire un but avec succès. Dès 1836, M. Morrison, d'Inverness, a prononcé un discours remarquable au cours duquel il dit que les chemins de fer doivent naturellement constituer un monopole; que les chemins parallèles sont une perte de capital; et que des taux *maximum* établis sont inutiles.

* * * * * * * *

De 1837 à 1845 plusieurs tentatives furent faites pour obtenir une loi de chemin de fer, et M. Gladstone prit une part active dans ces affaires. Sauf une déclaration du droit de reviser les tarifs, et même d'acheter les chemins de fer pour les mettre sous la direction de l'Etat dans un avenir éloigné, rien ne fut réellement accompli. Les deux ou trois expériences qui furent faites sous forme de commissions de chemin de fer dans le cours de ces années, eurent des résultats pires que si elles n'en eussent pas eu. Dans l'intervalle on constatait le besoin d'une libre concurrence en matières de chemin de fer. On n'en fit pas l'essai, parce que le parlement croyait au principe. Ce fut parce qu'il y avait un si grand nombre de spéculateurs qui voulaient construire des chemins de fer que le parlement n'eut pas le courage moral de leur refuser des chartes.

* * * * * *

On peut dire que les combinaisons de chemins de fer importants commencèrent en 1844. En 1845 la Chambre du Commerce fit un rapport au parlement sur le sujet de la fusion, déclarant que c'était bon pour les lignes continues mais non pour les lignes se faisant concurrence. En 1846 un comité spécial du parlement examina la question, mais on ne prit aucune initiative à l'occasion de son rapport.

Un autre comité sur le même sujet fut nommé en 1853. Cardwell et Gladstone étaient ses principaux membres. Ils firent d'énergiques efforts pour arriver à quelque chose, mais ils trouvèrent plus facile d'expliquer les difficultés que d'y trouver remède. Ils espérèrent encourager l'octroi de "pouvoirs de circulation," en vertu desquels une compagnie devait avoir le droit de faire passer ses trains sur les lignes d'autres compagnies. Leur tentative rencontra de grands obstacles. Néanmoins, si quelque chose devait être fait, ce devait être de cette manière. On ne devait pas permettre à un chemin de fer qui avait un raccordement avec Londres de paralyser un chemin qui n'en avait pas; autrement le chemin de Londres obligerait le pays de se conformer à ses propres conditions.

Ce que comprit clairement le comité; et le bill qu'il présenta et qui devint loi sous le titre de "*Railways and Canals Traffic Act*, 1854," fut conçu dans le but de protéger les chemins locaux dans leur trafic direct. La loi stipulait premièrement, que chaque compagnie devait avoir toutes les facilités raisonnables pour le transport du trafic, et deuxièmement qu'aucune préférence ne devait être accordée.

* * * * * *

De 1853 à 1872 le parlement suggéra beaucoup de chose et ne fit rien. Réprima-t-il encore bien moins la tendance que les chemins avait de se fusionner. On espéra beaucoup de la commission royale de 1865 à 1867; mais il n'en sortit rien.

Un autre comité fut nommé en 1872, et cette fois, chose étonnante, quelque chose fut fait en réalité. Il ne donna pas de nouvelles idées, et dans un sens, il ne présenta pas de nouvelles lois. Il pourvut tout simplement aux moyens d'exécuter les anciennes lois et les anciennes idées. Le produit de ses travaux fut un acte pour la mise en vigueur des dispositions de l'acte de 1854.

Il recommandait la nomination d'une commission spéciale de chemins de fer, provisoirement établie pour cinq ans, qui devait s'enquérir d'un grand nombre de cas en vertu de l'acte de 1854, et dont les décisions devaient avoir la valeur des décisions judiciaires. Elle devait de plus décider nombre de cas où les intérêts des différents chemins de fer étaient en conflit. Le bill fut passé en 1873. On peut dire qu'avec l'acte de 1873 la législation générale sur les chemins de fer s'est terminée.

* * * * * *

L'idée d'une commision de chemins de fer était loin d'être nouvelle. Dès 1840 on comprit qu'une autorité de ce genre était nécessaire. En cette année-là des pouvoirs furent donnés à la chambre de commerce, qui ressemblent quelque peu à ceux que la commission des chemins de fer de Massachusetts exerce maintenant. Ces pouvoirs furent mieux définis en 1844. La chambre de commerce était toute aussi capable d'exécuter ces travaux qu'aucun autre corps qui existait alors. Elle ne réussit pas, tandis que la commission du Massachusetts a réussi, non à cause de la différence de la loi, mais parce que le sentiment public en Angleterre au sujet des chemins de fer, n'était pas suffisamment éveillé pour donner à ce corps l'appui moral nécessaire pour suppléer au manque d'autorité légale.

En 1844 une autre commissson fut nommée avec des pouvoirs plus définis. Son principal devoir était de faire des rapports préliminaires au parlement sur les demandes de chartes de chemin de fer. Après une existence malheurense d'une année, ce bureau fut aboli. En 1846 le parlement fit l'essai d'une commission d'un autre genre. Elle donnait de magnifiques traitements et se composa d'hommes bien connus; mais elle évitait toutes causes d'offense en ne leur donnant pas de pouvoir. Ceci dura cinq ans.

Nous avons vu ce que furent les évènements qui amenèrent l'adoption du *Regulation of Railways Act*, en 1873. La commission nommée en vertu de cet acte devait se composer de trois membres, dont un devait être un homme de chemin de fer et un autre un avocat. Ils touchaient à un traitement de $3,000 chacun. Ils devaient décider toutes les questions surgissant en vertu de l'acte de 1854, et les actes subséquents s'y rapportant. Ils avaient aussi le pouvoir de prononcer sur un grand nombre de cas dans lesquels les chemins de fer avaient des intérêts opposés; de forcer les compagnies à établir des taux directs, qui devaient être conformes à l'intention de l'acte de 1854; de rendre les taux publics, de décider ce qui constitue une charge terminale raisonnable, et autres choses de moindre importance. Sur le questions de fait leur décision devait être finale. Les commissaires de chemins de fer eux-mêmes devaient déterminer ce qui était une question de droit et ce qui était une question de fait. Les actes subséquents n'ont fait subir que de légers changements à ces pouvoirs.

En 1878, le terme pour lequel la commission avait d'abord été nommée expira. On crut qu'elle allait devenir permanente. Au lieu de cela elle a été reconstituée pour des périodes plus courtes, laissant les commissaires dans une position précaire et faisant voir du mécontentement quelque part. Une enquête que fit le parlement en 1881-82 sur les taux de chemin de fer a démontré les motifs de mécontentement

que trop clairement. La substance de ce mécontentement est que le pouvoir de la commission ne satisfait personne. Elle a suffisamment de pouvoir pour tracasser les chemins de fer et n'en a pas assez pour aider le public avec efficacité.

* * * * * *

La commission ne pouvait agir, en partie à cause du manque de juridiction, et en partie à cause du manque de pouvoir exécutif; sa juridiction était bien loin de s'étendre à tout ce qui était nécessaire. Les dispositions de l'acte à l'égard des points terminaux, des arbitrages, des arrangements d'exploitation, etc., etc., s'élevaient à très peu de chose. Son pouvoir véritable provenait de l'acte de 1854. Elle pouvait sous l'empire de cet acte obliger les compagnies de donner "les moyens de communication convenables," et elle pouvait les empêcher de donner "des préférences." Mais elle ne pouvait forcer une compagnie de se conformer à des actes spéciaux ou des dispositions spéciales de sa charte.

Elle ne pouvait non plus faire exécuter ses décrets. "A la face de l'acte de 1873 les décisions de la commission quant à savoir ce qui était des questions de fait ou des questions de droit, semblaient être finales. Mais par un bref de *mandamus* d'une cour d'appel, la décision sur ce point pouvait être immédiatement enlevée des mains des commissaires en les obligeant de faire une exposition des faits dont on pouvait alors faire le sujet d'une action dans la cour plus élevée."

De sorte qu'on rendait ce pouvoir important de nul effet.

Il n'est pas facile de voir ce qui peut être fait en présence de ces difficultés, si différentes de ce que nous voyons dans la plupart des Etats américains. Nos commissaires, avec un plus petit nombre de pouvoirs, ont infiniment plus de pouvoir. La raison est qu'en Amérique, défier une telle autorité c'est s'exposer à de grands dangers, le sentiment public étant irritable et non contenu, tandis qu'en Angleterre ce danger n'existe pas, le sentiment public étant depuis longtemps passif et conservateur.

* * * * * *

En Angleterre, comme partout ailleurs, il y a deux catégories distinctes de griefs, qui impliquent une manière d'agir totalement différente. On se plaint de certains prix exigés comme étant exorbitants en eux-mêmes, ce qui implique extorsion. On se plaint d'autres prix comme étant inégaux, ce qui implique préférence. Au début des chemins de fer, on craignait le premier mal, mais on ne songeait guère au second. On essaya d'empêcher l'extorsion au moyen d'un système bien défini de taux *maximum*. Il n'est guère nécessaire de dire que ces dispositions eurent bien peu d'effet. Premièrement, les chemins de fer pouvaient faire le transport du trafic à bien meilleur marché qu'on ne s'y attendait d'abord, de sorte que le plus grand nombre des taux *maximum* étaient trop élevés pour avoir un effet pratique quelconque. Deuxièmement, tout le système des dispositions statutaires concernant les taux égaux de tant par mille, la classification, etc., ne peut être appliqué à la nouvelle situation du service des chemins de fer qui a grandi depuis les premières chartes.

* * * * * *

Le sujet des taux exorbitants est en réalité un sujet subordonné. C'est la question des taux différentiels qui agite le plus l'opinion publique, et elle se présente presque exactement sous les mêmes formes qu'elle revêt en Amérique. Une catégorie de taux réduits provient de la concurrence de différents chemins; une autre de contrats spéciaux passés dans le but de développer le commerce.

* * * * * *

En vertu de l'Acte de 1845, les compagnies pouvaient varier leurs prix à leur gré, en restant toutefois dans les limites des taux *maximum*, mais elles doivent exiger de tous le même taux pour le même service.

Dès le commencement les tribunaux décidèrent qu'il ne devait pas y avoir de préférence personnelle. Que dans des circonstances exactement semblables tous les expéditeurs devaient être traités de la même manière. Les chemins de fer peuvent établir autant de taux spéciaux qu'ils désirent, mais ces taux doivent être accordés à toutes les personnes qui sont dans la même position.

* * * * * *

Le présent état de chose peut se résumer comme suit :—

1. Les chemins de fer peuvent établir les taux spéciaux qu'ils veulent, mais s'ils accordent un taux à une personne ils doivent accorder le même privilège à tous les autres qui sont dans la même situation. S'ils ont fait secrètement des remises à un expéditeur, ils peuvent être tenus de rembourser à tout autre expéditeur située d'une manière semblable, les mêmes remises sur tous les changements, à compter du jour où a commencé le contrat avec l'expéditeur en question.

2. Les commissaires ont décidé que deux expéditeurs sont dans une position semblable, et qu'ils doivent être traités d'une manière semblable, lorsque, pour le chemin de fer, les frais de déplacement des marchandises pour l'un sont les mêmes que pour l'autre, et réciproquement, à moins qu'une raison spéciale ne puisse être donnée, le chemin de fer n'a pas le droit de mettre un expéditeur dont la situation est moins favorable sur un pied d'égalité avec un autre expéditeur dont la situation est plus favorable.

3. Mais le dernier comité parlementaire a refusé d'approuver ces principes et a dit qu'une préférence n'est pas injuste tant qu'elle est le résultat naturel d'une concurrence équitable.

* * * * * *

Ceci nous amène en 1886, époque à laquelle la durée de la commission avait expiré, et un bill était présenté au parlement. "Les principaux objets qui doivent servir à reconstituer et à perpétuer la commission des chemins de fer et canaux, établie par les actes relatifs aux chemins de fer de 1873, sont d'étendre sa juridiction et ses pouvoirs et de régler des taux qui doivent être exigés pour le trafic sur les chemins de fer et canaux." Ce bill est devant le parlement depuis 2 ans, et on n'en a pas encore disposé. Nous citons ce que M. Grierson dit en guise d'introduction d'un travail publié il y a quelques mois :—

" Pour bon nombre de raisons le fait que le bill relatif aux chemins de fer et canaux n'a pas été passé, ne doit pas être regretté même par ceux qui sont mécontents des compagnies de chemins de fer, mais qui désirent sincèrement d'avantager le commerce du pays. Dans les discussions de ce bill et dans les débats sur la question des taux de chemins de fer, au cours de récentes sessions du parlement l'existence d'un grand nombre d'idées fausses a été révélée. Quant aux principes, il y a eu peu d'entente ; et il en a eu encore moins si c'est possible quant au détail. Les assertions qui ont souvent été expliquées ou réfutées ont été répétées comme si elles étaient nouvelles, et comme si elles n'avaient jamais été réfutées. Un des plus grands défauts de la discussion a été sa nature fragmentaire et étroite ; elle s'est faite avec trop peu d'égard envers les intérêts de nombre de classes, de districts, et de ports, qui auraient subi de grands dommages par certains changements proposés à la hâte. Bon nombre de ceux qui prétendaient représenter les marchands ne connaissaient pas les intérêts d'une partie considérable entre eux ; et on a perdu de vue jusqu'à un point remarquable ce qui bénéficierait aux consommateurs. Le retard peut être utile et on peut espérer que toute législation future sera formulée conformément aux intérêts de toute la classe commerciale, et non pas d'une partie seulement, et du public en général, pour lequel le commerce, illimité et non restreint, le bon marché et une quantité considérable d'effets de commerce sont à désirer."

* * * * * *

" Dès le début un point est très clair, c'est la nature contradictoire de bon nombre des accusations portées contre les compagnies de chemins de fer. Dans le cours des dernières vingt années ces plaintes ont fait le sujet de trois enquêtes élaborées devant les commissions royales des comtés parlementaires. A toutes ces commissions ont été soumises des propositions complètement différentes les unes des autres. A une égale emphase les chemins de fer sont maintenant requis de satisfaire des demandes contradictoires ; et en grande partie les accusations multiples portées contre eux se réfutent ou se multiplient les unes les autres. Plusieurs commerçants demandent l'opposé même de ce qui est une nécessité pour d'autres et de ce que les consommateurs, qui veulent naturellement agrandir le champ des approvisionnements, désirent ardemment. Quelques-unes par exemple des plaintes mentionnées en premier

lieu, dans un langage qui semble emprunté au moyen âge, allèguent que leurs "avantages géographiques" ou "naturel," sont amoindris. D'autres commerçants blâment les compagnies de chemin de fer de ne pas faire suffisamment disparaître les désavantages naturels et de ne pas donner les moyens de développer le commerce de nouveaux districts. Les exportateurs veulent des conditions favorables, les importateurs en veulent aussi, et nulle autre classe ne proteste contre les concessions accordées en faveur de l'exportation ou de l'importation. Un fait digne de remarque c'est que bon nombre des propositions qui étaient le plus à la mode il y a quelques années, ont maintenant été abandonnées, et que maintenant en parlement ou dans la presse nous attendons maintenant parler de projets totalement différents de ceux qu'on faisait valoir autrefois. Les taux égaux de tant par mille furent une fois fortement avocassés."

* * * * * *

"Des plans ingénieux furent mis à létude pour égaliser, dans les limites de centaines zones ou étendues, les taux, sans égard à la distance et aux autres circonstances. Il y a un mode dans cette prétendue réforme de chemins de fer. On entend que parler maintenant de ces projets; ils ont donné la place à des propositions essentiellement différentes, qui pourront à leur tour céder le pas à d'autres.

"Dans toute la discussion qui s'est faite récemment au sujet des taux on a beaucoup appris de ceux qui étaient mécontents, mais très peu de ceux qui, satisfaits, ont gardé le silence. On a dit qu'en économie politique la plus grande partie des erreurs vient de ce qu'on ne tient pas compte de ce qu'on ne voit pas. Ceci est particulièrement vrai à l'égard de la question relative aux taux des chemins de fer, qui n'est pas le problème d'économie politique le moins important. Le public entend tant parler des intérêts commerciaux et autres qui sont mécontents des arrangements qui existent malheureusement. Ils semblent peu s'occuper des autres intérêts également importants qui sont satisfaits, ou qui le sont relativement et qui cependant n'envoient pas de députation auprès de la chambre du commerce et pour lesquels des changement tels que ceux qui ont été proposés de temps à autre auraient un effet dommageable ou même ruineux.

La législature américaine.

Au mois d'avril dernier le Congrès des Etats-Unis, comme résultat d'un comité de la Chambre des représentants nommé en 1878-79, et un comité spécial du Sénat nommé en 1885 sous la pression de l'excitation populaire, a passé un acte à l'effet de régler le commerce entre Etats et nomma une commission d'hommes capables. Le premier acte de cette commission fut de suspendre l'opération de quelques-uns des articles essentiels de l'acte, et après neuf mois d'existence elle recommande des changements importants.

Dans quelques-uns des Etats-Unis de l'ouest il y a eu des lois passées à la hâte sous l'empire d'une excitation qui a retardé la cause que les promoteurs avaient en vue. En 1873 l'Illinois passa des lois sévères réglant l'administration des chemins de fer, et nomma une commission pour établir le taux. Des lois semblables furent passées immédiatement par l'Iowa et le Minnesota. En 1874 le Wisconsin passa un bill semblable, appelé la *loi Potter*. Elles furent toutes sans effet à cause de leur pouvoir, et les chemins de fer en appelèrent aux tribunaux pour se protéger. D'un côté les tribunaux décidèrent que les Etats avaient le droit de passer ces lois, mais un facteur plus puissant était en jeu, et dans tous les Etats les lois furent abrogées ou ne furent pas mises en vigueur. Hadley dit à la page 135: "Mais une puissance plus forte que l'autorité des tribunaux s'élevant contre le système de réglementation, appelé système Granger. Les lois du commerce ne pouvaient être violées impunément. Les effets ont dû se faire sentir vivement dans le Wisconsin, la loi réduisant les taux de chemins de fer à la base dont profitaient les endroits où il y avait concurrence ne permettait pas de payer des prix fixes. Dans la seconde année de son opération les chemins de fer du Wisconsin payèrent un dividende; quatre seulement payèrent les intérêts sur leurs obligations; et la construction des chemins de fer subit un arrêt à même les moyens de communication et de transport sur les

chemins existants ne pouvaient être maintenus. Les capitalistes étrangers refusèrent de placer leurs fonds dans le Wisconsin, et les progrès de l'Etat éprouvèrent un échec sérieux ; ceux qui favorisèrent le plus la loi se trouvèrent ceux qui perdirent le plus. Ces faits étaient évidents pour tous. Ils constituèrent le thème du message du gouverneur au commencement de 1876. Les mêmes hommes qui avaient passé la loi en 1874 l'abrogèrent en 1876. Dans d'autres les lois furent, ou abrogées comme dans Iowa ou mises en vigueur avec soin et prudence. Et lorsque la cour suprême publia les débats de l'affaire Granger la querelle avait été réglée non pas par des dispositions constitutionnelles mais par des moyens industriels.

SUPPLÉMENT

DU RAPPORT DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION.

1887.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1888.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET

GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 12 mars 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'année 1886-87, compilée comme par le passé à l'aide des rapports fournis au gouvernement par les compagnies. Mais, je dois tout d'abord faire remarquer que plusieurs de ces rapports ne sont pas fournis assez tôt pour me permettre d'en faire le relevé à temps pour que le présent rapport puisse être imprimé et présenté au parlement dans les trois semaines qui suivent le commencement de la session. Je dois aussi dire que certaines compagnies omettant de mentionner de très importants items ou ne les portant pas au bon endroit, la valeur de plusieurs de ces rapports se trouve grandement diminuée. Je cite quelques exemples : un chemin de fer accuse un capital versé de moitié au-dessous du chiffre réel ; un autre rapporte comme prime du gouvernement l'aide qu'il a reçue des municipalités ; un troisième passe ses obligations sous silence, bien qu'elles soient cotées sur le marché de Londres, et l'officier auquel on demande d'expliquer cette omission dit qu'il n'a appris que par ouï-dires l'émission de ses obligations ; un quatrième ne mentionne pas les subventions reçues du gouvernement, et lorsqu'on lui demande de corriger son omission, répond qu'il n'a pas reçu d'aide de cette sorte. C'est à peine s'il est reçu quelques rapports en état de servir sans avoir à être renvoyés pour être corrigés. Quelques-unes des erreurs sont si évidentes, qu'il est facile de les découvrir ; mais il est possible, et même probable, que plusieurs échappent à l'attention. Dans de pareilles conditions, la compilation de la statistique des chemins de fer subit beaucoup de délais qui pourraient être évités, et fait perdre beaucoup de temps, sans avoir une grande autorité après tout. Je suis bien aise de dire que ces observations ne s'appliquent pas aux deux principales compagnies de chemin de fer du Dominion non plus qu'aux lignes de l'Etat.

L'année qui nous occupe a été une année d'entreprise et d'activité sous le rapport de la construction, et a été marquée par une prospérité sans exemple pour les lignes en exploitation. Treize nouvelles lignes entrent dans les tableaux qui sont soumis avec le présent rapport. D'autres, en voie de construction l'année dernière, sont aujourd'hui en exploitation totalement ou en partie. Plusieurs des lignes plus anciennes ont ajouté à la longueur de leur voie en exploitation. Les rails de fer disparaissent rapidement. L'équipement des chemins de fer a été considérablement augmenté et amélioré. L'augmentation du trafic a dépassé celle d'aucune année précédente, et s'est élevée à presque $5,500,000. Le relevé ci-dessous des tableaux qui accompagnent le présent rapport, donnera une idée de l'état de prospérité dans lequel sont aujourd'hui les chemins de fer du pays.

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).	12,332
Capital versé	$683,773,191 23
Boni payés par le gouvernement	129,810,633 00
Prêts faits do	20,592,026 00
Actions payées souscrites par le gouvernement...	300,000 00
Subventions municipales	12,812,836 00
Milles de chemins de fer en exploitation	11,691
Recettes	$38,841,609 00
Frais d'exploitation	27,624,683 00
Profits nets	11,216,926 00
Voyageurs transportés	10,698,638
Tonnes de fret transporté	16,356,335
Milles parcourus par les trains	33,638,748
Voyageurs tués	10
do blessés	49
Milles de lisses de fer	1,175
do d'acier	11,157
Longueur des voies de garage	1,462
Nombre d'élévateurs à grain	25
Passages de niveau, gardés	204
do non gardés	7,701
Ponts au-dessus de la voie	344
Passages de chemins de fer	145
Raccordements avec autres chemins de fer	218
do des embranchements	128
Locomotives, en propriété	1,587
do louées	46
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété	69
do do loués	8
Voitures de 1re classe, en propriété	729
do do louées	35
do 2e classe et d'immigrants, en propriété	498
do do louées	16
Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propr...	440
do do do loués	23
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.	24,023
do do loués	747
Wagons-plateformes, en propriété	12,668
do loués	197
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	2,957
do do loués	....

CAPITAL NOMINAL VERSÉ.

—	Total.	Par mille de chemins de fer.
	$ cts.	$ cts.
Actions ordinaires	227,335,811 03	18,434 68
do priorité	96,792,926 77	7,848 92
Obligations	194,801,553 41	15,796 44
Aide de la part du gouvernement fédéral	129,497,666 34	10,500 94
do do d'Ontario	5,947,007 52	482 24
do do de Québec	7,729,987 81	635 01
do do du Nouveau-Brunswick	3,979,095 00	322 66
do do de la Nouvelle-Ecosse	1,653,902 68	134 11
do do du Manitoba	1,895,000 00	153 66
do des municipalités	12,812,836 43	1,030 88
Capital provenant d'autres sources	1,327,404 24	107 64
Total	683,773,191 23	55,447 13

L'état qui précède ne comprend pas le capital du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont et du chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, qui sont exploités par la compagnie du chemin de fer Vermont Central, dont les fonctionnaires se disent incapables de fournir le renseignement voulu. On s'est en vain adressé au secrétaires des deux compagnies. Ce département n'a jamais reçu d'état du capital de ces chemins de fer, et le directeur des chemins de fer de la province de Québec n'a pas été plus heureux.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée.

—	Total.	Payé.	A payer.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement fédéral	133,420,154 53	129,497,666 34	3,922,488 19
do d'Ontario	5,947,007 52	5,947,007 52	....
do de Québec	9,897,910 02	7,729,987 81	2,167,922 21
do du Nouveau-Brunswick	4,229,665 00	3,979,095 00	250,570 00
do de la Nouvelle-Ecosse	1,966,194 94	1,653,902 68	312,292 26
do du Manitoba	1,895,000 00	1,895,000 00	....
Municipalités de l'Ontario	9,501,541 78	9,451,325 81	50,215 97
do de Québec	4,190,024 00	2,191,910 62	1,998,113 38
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00	296,500 00	20,000 00
do de la Nouvelle-Ecosse	250,000 00	250,000 00	....
do du Manitoba	585,600 00	585,600 00	....
do de la Colombie-Britannique	37,500 00	37,500 00	....
do des Territoires du Nord-Ouest	35,000 00	....	35,000 00
Total	172,272,097 79	163,515,495 78	8,756,602 01

Bien que les accidents aient été nombreux durant l'année, je remarque qu'il n'a été tué que dix voyageurs, et que tous ont dû leur mort à leur propre faute, soit qu'ils soient tombés des wagons en descendant de trains en mouvement, ou qu'ils se trouvassent à leur risques sur la voie. Sur les 168 autres personnes tuées, 69 étaient

à leurs risques sur la voie. Le fait est que sur les 178 personnes tuées, 128 l'ont été par suite de leur manque de prudence ou de leur désobéissance au règlement, ce qui ne laisse que 52 accidents fatals dus à des causes sur lesquelles les victimes n'avaient aucun contrôle. Je donne ici un relevé des accidents fatals et de leurs causes.

Accidents.	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres.	Total.
Tombés de wagons ou de locomotives	5	15	2	22
En montant à bord ou en descendant de trains en mouvement	4	8	8	20
En formant les trains	.....	2	.....	2
En attelant des wagons	.....	8	1	9
Collisions et déraillements	.....	15	.....	15
En marche ou arrêtés sur la voie	1	16	69	86
Frappés sur des ponts	.....	.....	.....	.....
Explosions	.....	2	.....	2
Autres causes	.....	18	4	22
Total	10	84	84	178

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1887.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Distances. Total.
Albert	De la station de Salisbury, chemin de fer Intercolonial, à Hopewell et Albert, sur la baie Chignectou, et Harvey, N.-B	....	52·00
Albert Southern	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (en construction).	....	17·00
*Atlantique et Nord-Ouest	Du Mile-End à Montreal-Junction, de là à Sherbrooke (30-80 milles de voie posée)	....	107·10
Baie des Chaleurs	De Métapédia à Paspébiac (27 milles de voie posée, le reste en construction)	....	100·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc	....	3·50
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B. (26 milles de voie posée).	....	32·00
Canada-Atlantique	D'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc, à Lacolle. Tracé de là jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un bateau-passeur. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.	....	128·30
Sud du Canada	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226·18	
	Embranchement d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Embranchement de Sainte-Claire—De la jonction de Sainte-Claire à Courtwright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié-De Fort-Erié à la jon. de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié à Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	2·83	
do affermé	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolea	7·00	
			362·44
Pacifique Canadien	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,906·30	
	Emb. en exploit. dans le Manitoba et le Nord-Ouest	219·70	
	Ligne affermée dans le Manitoba et le Nord-Ouest—Ch. de fer de colonisation du Manitoba et du S.-O.	211·20	
	Embranchements en construction et en exploitation dans Ontario et Québec	634·40	
	Lignes affermées dans Ontario	626·40	
	do Québec	107·10	
	Embranchements dans la Colombie-Britannique	10·40	
			†4,718·60
	Ligne-mère en exploitation— Milles.		
	Montréal à Vancouver 2,906·30		
	Embranchements en exploitation—		
(Ci-dev. c. de f. de la Rive-Nord)	De la jonc. de St-Martin à Québec. 159·80		
(Ci-dev. c. de f. de la Rive-Nord)	Des Grandes-Piles à Trois-Rivières 27·50		
(Ci-dev. c. de f. de la Rive-Nord)	De la jonct. de Joliette à St-Félix. 17·10		
(Ci-dev. c. de f. de la Rive-Nord)	De la jonct. de Berthier à Berthier 1·50		
	De Sainte-Thérèse à Saint-Lin 15·00		
	do St-Eustache. 8·00		
	De la jonc de St-Lin à St.-Jérôme. 11·00		
	De la station de Buckingham au village de Buckingham. 4·10		
	De Hull à Aylmer 7·50		
	De la jon. de Carleton à Brockville 45·50		
	De Winnipeg à Emerson 64·80		
	do Manitou 100·60		
	do Stonewall 18·10		
	do Selkirk 22·50		
	A reporter 503·00 2906·30		

*Affermé par le chemin de fer Canadien du Pacifique.
†Y compris 3·20 milles de Toronto-Junction à Strachan Avenue.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
	Report .... 503·00 2,906·30		
Pacifique Canadien—*Suite.*	De Vancouver à Coal Harbor. ..... 1·20		
	De New-Westminster à New-Westminster-Junction 9 20		
	* De Emerson à Rosenfeldt.		
	De Rosenfeldt à Gretna... .... 13·70		
	527·10		
	Lignes affermées en exploitation—		
	Du Saint-Laurent à Ottawa, *i. e.*, D'Ottawa à Prescott.. .. .. 51·80		
	De la jonc. de la Chaud. à Ottawa. 4·70		
	Ontario et Québec—		
	De la jon. de Tor'to à Smith's-Falls 211·00		
Lignes affermées	Credit Valley—		
	De la jonc. de Toronto à St-Thomas 116·20		
	De la jonction de Streetsville à la jonction de Melville.................. 31·60		
	De Cataract à Elora. .... 27·50		
	Toronto, Grey et Bruce—		
	De Toronto à Owen-Sound.......... 116·50		
	D'Orangeville à Teeswater. .... 67·10		
	Chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—		
	De Winnipeg à Glenboro' .... 110·20		
	De Manitou à Deloraine............. 101·00		
	837·60		
	Total en exploitation................ 4,274·20†		
Cap-Breton	De Hawkesbury à Sydney, C.-B , (en construction).	....	90·00
Caraquette	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B. 45 milles terminés et ouverts au trafic......	....	68·00
Carillon et Grenville..................	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. *Largeur de voie, 5 pieds 6 pouces.*	....	13·00
Ontario-Central.........................	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté d'Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon	....	104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.........................	De Norton Station, sur l'Intercolonial, à la rivière au Saumon (5 milles en construction)...............	....	44·33
Embranchement de Chatham.....	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer *Northern and Western*	....	9·00
Cobourg, Peterboro' et Marmora...	De la ville de Cobourg au lac Chemong, 36 milles, les lisses ont été enlevées sur 12 milles	24·50	
	Relié à Harwood, lac du Riz, par steamer, avec son embranchement de Marmora, aux mines de fer de Blairton, sur le lac Crow..........................	8·50	
	Deux courts embranchements jusqu'aux scieries....	2·00	
			35·00
	N'est maintenant en opération qu'entre Cobourg et le lac du Riz, 15 milles. *Largeur de voie, 5 pieds 6 pouces.*		

* Abandonné ; lisses enlevées.
† Y compris 3·20 milles de Toronto-Junction à Strachan Avenue.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring Hill et Parrsboro').	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy......	....	32·00
Prolongement-Est (ci-devant Halifax et Cap-Breton).......	De la jonction avec le chemin de fer Intercolonial à New-Glasgow au détroit de Canso, N.-E........	....	80·00
Elgin, Petitcodiac et Havelock....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.	....	26·50
Erié et Huron.	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental.	....	73.12
Esquimalt et Nanaïmo	De Russell's Station à Wellington Mines.........	....	78·00
Grand-Southern.	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B	....	82·50
Grand-Tronc—			
Division du Grand-Tronc	Ligne-mère—De Sarnia à la Pte-Lévis et Isl.-Pond.	735·25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occiden.	3·00	
	Embranchement—De Montréal aux quais.........	2·00	
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's Landing.........	35·25	
	Embran. de Kingston—Ligne-mère jusq. Kingston.	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt....	14·50	
	Embranchem. de London—De Ste-Marie à London	22·00	
	Emb de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-P., de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov.	73·50	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique	6·50	
Affermées et en exploitation....	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié.....	162·00	
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Wiarton	171·50	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee	62·25	
Division du Grand-Occidental.	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.........	229·63	
	Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.......	38·50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph..	28·98	
	do Brant do Brantford.	8·00	
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia.	50·85	
	do Petrolea—De Wyoming à Petrolea...	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.	145·50	
	Emb. d'Allanburg—D'Allanb. à la jonct de Clifton	8·32	
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont	25·00	
Affermées et en exploitation....	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine	168·35	
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley	23·66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham	68·89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg..	34·73	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, Stratford et Huron		
Affermées—Divisi'n de Midland	Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne.........	165·75	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe)	111·50	
	A reporter.........	2,402·42	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
	Report	2,402·42	
Grand-Tronc—Affermées—Divisi'n de Midland	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'	87·75	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens che. de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)	99·75	
	De la jonction de Madoc à Bridgewater	8·50	
			2,598·42
Grand-Oriental	De Dundee, comté d'Huntington, Qué., à Lévis, Québec	220·00	
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (6·12 milles de voies sont posées)	36·00	
			256·00
Grand-Northern	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec; 8 milles construits de Saint-Jérôme à New-Glasgow		170·00
Intercolonial	Ligne-mère—Halifax à Québec	678·00	
	Embranchement—Moncton à Saint-Jean	89·00	
	do Truro à Pictou	52·00	
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne	11·00	
	do St-Charles à Lévis (*viâ* Chaudi.)	25·00	
	do Jonct. de Dalhousie à Dalhousie	7·00	
	do Richmond à Dartmouth	4·00	
	do Derby à Indiantown	14·00	
			880 00*
Irondale, Bancroft et Ottawa	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmount à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C. P. à Ottawa. 10 milles de voie posée		225·00
International	De Lennoxville, P. Q., à la frontière du Maine		81·66
Joggins	De Maccan-Station, Intercolonial, à Prospect-Mine		11·00
Kent Northern	Richibouctou, N.B., au chemin de fer Intercolonial		27·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke	103·00	
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville	4·00	
	do jusqu'au mines de Robertsville	1·00	
	do jus. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, mou. McLaren, min. de Bethuen, mou. Lavant, mou. de Clyde Fork et mou. Francis	4·00	
			112·00
	(Ce ch. de fer se relie au G.-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac., au lac Sharbot et Renfrew)		
L'Assomption	De L'Epiphanie à L'Assomption		3·50
Chemin de fer de colonisation du lac Témiskamingue	De Mattawa à la tête du Long-Sault, sur l'Ottawa		6·00
Manitoba et Nord-Ouest	De sa jonction avec le ch. de fer C. P. au Portage-la-Prairie, 56 milles à l'ouest de Winnipeg, en allant vers le nord-ouest jusqu'à Solsgirth		130·02
	(Un prolongement de 50 milles est actuellement en voie de construction).		
Chemin de fer de Colonisation du Sud du Manitoba	De Winnipeg à Glenboro et de Manitou à Deloraine. Affermée par le Pacifique Canadien		
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer International et du Grand-Tronc à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De la jonct. de Stanstead à Stanstead	2·00	
			34·00
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert, jusqu'à Armstrong, sur la rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel		44·67

* Avec 11·5 milles de voies sur les quais.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., jusq. son raccordm. avec le ch. de fer Vermont et Canada, à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent.	....	23·60
Napanee, Tamworth et Québec....	De sa jonction avec le G.-T. à la ville de Napanee, Ont., jusqu'au village de Tamworth..................	....	28·50
Nouveau-Brunswick.................	De Gibson (vis-à-vis Frédericton, sur la rivière Saint-Jean, N.-B.) à Edmundston.	164·00	
	Embranch.—De la jonct. de Newbury à Woodstock	6·00	
	do Aroostook à la frontière du Maine	4·00	
			174·00
	Lignes affermées—		
	Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André......................	127·00	
	Saint-Jean et Maine—De Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'.......	92·00	
	Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton..................................	22·50	
			241·50
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard..........................	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tormentine..........................	....	37·00
Nord et Nord-Ouest	Le chemin de fer du Nord du Canada et le chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest l'exploitent en commun en vertu d'un arrangement.		
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Collingwood.....	94·96	
	Embranch.—Allandale à Gravenhurst.	50·94	
	do Collingwood à Meaford................	20·50	
	do Colwell à Penetanguishene.....	33·34	
	do Tramway Flos—Elmvale à Hillsdale	8·28	
			208·00
	Hamilton et Nord-Ouest—		
	Ligne-Mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron	134·07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood..	39·83	
			173·90
	Affermée—		
	Jonction du Nord et du Pacifique. (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à la rivière de la Vase, lac Nipissingue).....	....	111·37
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la jonction de Chatham—Ch. de fer Intercolonial...	106·00	
	Blackville à Indiantown..........................	9·00	
			115·00
	(Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson.)		
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique................	Affermé au ch. de fer du Nord et du Nord-Ouest.....	....	111·37
Rive-Nord, formant ci-dev. partie du ch. de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	Acheté par le chemin de fer Canadien du Pacifique	....	205·90
Houille et navigation du Nord-Ouest	De sa jonction avec le ch. de fer C. P. à Dunmore, 651 milles à l'ouest de Winnipeg, dans une direction ouest jusq la mine de houille à Lethbridge, dans le dist. d'Alberta, largeur de voie, 3 pieds.	....	109.50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Nosbonsingue et Nipissing	De Nosbonsing, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, au lac Nipissingue...........................	....	5·50
Central, Nouvelle-Ecosse...........	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—en construction	....	75·00
Ottawa et Vallée de la Gatineau.	De la station du Pacifique à Hull, Qué., à Wakefield	....	19·50
	(3 milles de nivelés.)		
Oxford et New-Glasgow, section de la grande ligne directe entre Montréal et l'Europe.....	De la Jonction de Pugwash et Granton, N.-E........	50·00	
	Embranchement d'Oxford—D'Oxford à Pugwash...	20·00	
	do de Pictou—Loch Broom à Pictou.	6·00	
	(Pas terminé.)		76·00
Jonction de Pontiac du Pacifique	De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont.......	....	86·00
	(Les listes ne s. posées que sur 61 m. à p. d'Aylmer)		
Ile du Prince-Edouard	Ligne-mère—Alberton à Georgetown..........	147·00	
	Embranchem.—Stewart à Souris..........................	38·40	
	do D'Alberta à Tignish.....	13·10	
	do Ligne de comté au Cap-Traverse...	12·10	
	(Largeur de voie, 3 pieds 6 pouces.)		210·60
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Du chemin de fer C.P. à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long........................	....	23·00
Québec et Lac Saint-Jean.	De Québec au lac Saint-Jean	....	190·00
	(Se reliant au chemin de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, a 117 milles terminés, 54 milles en exploitation)..		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins................	10·00	
	Du Lac Edouard à La Tuque.	30·00	
	Du Lac Saint-Jean à Chicoutimi	70·00	
			110·00
Québec-Central..............................	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonct. d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Qué.	138·00	
	Emb. Chaudière—Jonc. de la Beauce à St-François	15·00	
	Emb. d'Angus—D'Angus-Est aux fabriq. d'Angus.	1·00	
			159·00
	(De plus 40 milles en voie construction.)		
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au chemin de fer Waterloo et Magog à Sherbrooke)		
Stanstead, Shefford et Chambly...	De la jonction du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont, près Saint-Jean, Qué., en allant à l'est vers Waterloo	....	43·00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent)...		
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière.	44·00	
	Division du Nord—De la jonction de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—De Drummondville à l'Avenir....	12·00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et St-Lambert à Farnham	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire......	9 00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.	63·00	
			260·00
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly.)		

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean.	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick		1·75
Saint-Laurent et Ottawa. (Maintenant affermée par le Pacifique Canadien)	D'Ottawa à Prescott	51·80	
	Embranch.—De la jonction de la Chaudière à Ottawa—(Se relie au Grand-Tronc et aux bateaux à vapeur du Saint-Laurent, à Prescott, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Chaudière, Ottawa, et au Canada-Atlantique.	4·70	
			56·50
Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	De Saint-Tite, sur le chem. de fer du Pacifique à la rivière à Pierre, sur le ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean (20 milles de voie posée)		42·75
Saint-Martin et Upham	De la jonction d'Hampton, chemin de fer Intercolonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy		29·12
Mille-Iles	De Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de f. G.T		3·15
Témiscouata	De la Riv.-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de f. du N.-Brunswick		81·00
Waterloo et Magog	Waterloo à Sherbrooke, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est)	39·00	
	Chemin de fer de la Vallée de Missisquoi. (N'est complété que depuis Bolton Forest, sur le Waterloo et Magog, vers le sud, 10·10 milles ; il est exploité par cette dernière compagnie).	10·10	
			49·10
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-B		67·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E	84·00	
Affermée	Embranchement de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, chemin de fer Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32·00	116·00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du ch. de fer Canadien du Pacifique, près de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle, de là vers le nord-ouest (17 milles en construction)		110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson.	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba)		650·00
Pacifique de l'Ouest d'Ontario	De London à Woodstock, Ont. (Compris dans le ch. de f. Canadien du Pacifique)		26·60

Nº I.—TABLEAU SOMMAIRE DU CAPITAL, POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887.

	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Capital, actions ordinaires.			Capital, actions privilégiées.			Dette fondée.				Aide du gouvernement.					Aide des municipalités.				Capital d'autres sources.		Capital total.		Dette flottante.		Prix de revient de la voie et du matériel roulant.	Observations.	Numéro.
		Complétée. (Lisses posées).	En construction.	Autorisé.	Souscrit	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Taux d'intérêt.	Nom du gouvernement.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Souscrit.	Versé	Montant.	Taux d'intérêt.			
		Milles.	Milles.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	p. 100.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	per cent	$ cts.		
1	Albert	52·00		1,000,000 00	659,500 00	659,500 00				600,000 00	599,573 33	599 573 33	6	Canada ... $15,000 00 N.-Brunswick 455,000 00	15,000 00	455,000 00		466,436 81		70,000 00		70,000 00			1,799,073 33	1,795,510 14	10,478 36		1,784,073 33		1
2	Albert-Southern		17·00	150,000 00	150,000 00	15,000 00					40,000 00	40,000 00	6	Canada 51,200 00 N.-Brunswick 48,000 00		99,200 00		8,000 00							289,200 00	63,000 00					2
3	Baie des Chaleurs	27·00	73 00	3,000,000 00	300,000 00	30 000 00				1,500,000 00				Canada 620,000 00 Québec 700,000 00		1,320,000 00		255,000 00							1,620,000 00	285,000 00			500,000 00		3
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50		500,000 00	100,000 00	75,000 00					10,500 00	10,500 00								5,000 00		5,000 00			115,500 00	90,500 00			75,438 70		4
5	Bouctouche et Moncton	26·00	6·00	250,000 00	250,000 00	166,000 00				320,000 00				Canada 102,400 00 N.-Brunswick 79,000 00		181,400 00		119,480 00							431,400 00	285,480 00					5
6	Atlantique du Canada	128 30	6·10	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00					Canada 134,400 00 Ontario 270,000 00		404,400 00		362,864 00		20,000 00					3,424,400 00	3,362,864 00					6
7	Canada-Southern	362·44		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00				20,000,000 00	19,023,600 59	19,023,600 59	5	do		147,858 65		147,858 65		322 500 00		322,500 00			34,493,959 24	34,493,959 24			27,463 651 51		7
8	Canadien du Pacifique ... 3,452·20	† 4,556·30	86·10	65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00				65,323,333 33	51,327,333 33	51,327,333 33	5	Canada 56,615,589 51 Ontario 1,479,000 00		58,124,589 51		58,124,589 51		407,500 00	42,500 00	450,000 00			174,901,922 84	174,901,922 84			174,901,921 84		8
	Montréal à Ottawa (div. du ch. de fer Q.M.O. et O.)													Canada *1,440,000 00 Québec 727,000 00 do 1,176,956 00	1,176,956 00	2,167,000 00		3,313,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62			7,500,000 00	* Payé par le gouvernement fédéral au gouvernement de Québec, 5 pour 100 par année sur ce montant.	
	Atlantique et Nord-Ouest ... 30·80		76·30	1,000,000 00	180,000 00	176,000 00				6,471,666 00	6,472,666 00														6,652,666 00	176,000 00					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ... 211 20			1,000,000 00	700,000 00	700,000 00				3,744,000 00	2,544,000 00	2,544,000 00	5	Manitoba	900,000 00			900,000 00							4,144,000 00	4,144,000 00					
	Rive Nord ... 205 90			1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00				5,225,000 00	1,544,866 60	1,544,866 60	5	Canada 954,000 00 Québec 2,546,000 00	2,546,000 00	954,000 00		3,500,000 00							6,044,866 60	5,544,866 60			*5,599,651 22	*Le 30 juin 1885.	
	Saint-Laurent et Ottawa ... 56 50			2,710,090 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20	973,334 00	973,334 00	973,334 00	4						300,000 00		90,000 00	390,000 00			2,153,243 20	2,153,243 20					
	Toronto, Grey et Bruce ... 183·60			1,000,000 00	813,800 00	785,490 00				3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00	4	Canada 2,656 00 Ontario 375,282 00		377,938 00		377,938 00		988,000 00		969,561 44	322,583 30	322,583 30	6,002,321 30	5,955,573 74			5,547,338 13		
	Ontario et Québec ... 211·00			2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00					16,703,333 33	16,703,333 33	5												18,703,333 33	18,703,333 33					
	Credit-Valley ... 175 30													Ontario.		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616,000 00	1,616,000 00				Fusionné avec le ch. de fer d'Ontario et Québec	
	Pacifique d'Ontario-Ouest ... 26·60				402,981 00	402,981 00																			402,981 00	402,981 00					
9	Cap-Breton		90·00											Canada		85,090 62		85,090 62							85,090 62	85,090 62					9
10	Caraquette	61 00	7·00	950,000 00	950,000 00	751,887 00				500,000 00			6	Canada 224,000 00 N.-Brunswick 180,000 00		404,000 00		170,000 00							1,354,000 00	921,887 00					10
11	Carillon et Grenville	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00																			100,000 00	100,000 00					11
12	Ontario Central	104·00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00		6	Ontario.		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			3,170,000 00	970,000 00	5,000 00		1,485,976 29		12
13	Nouveau-Brunswick Central		5 00	2,000,000 00	81,000 00	81,000 00				1,000,000 00				Canada 128,000 00 N.-Brunswick 132,000 00		260,000 00		15,000 00							341,000 00	96,000 00					13
14	Embranchement de Chatham	9 00												Nouveau-Brunswick		33,000 00		32,000 00					154,000 00	154,000 00	186,000 00	186,000 00			186,000 00		14
15	Cobourg, Peterboro' et Marmora	28·00					600,000 00	600,000 00	600,000 00	500,000 00	400,000 00	400,000 00	8	Ontario	26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00			1,158,240 00	1,158,240 00					15
16	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32·00		1,000,000 00	750,000 00	750,000 00				600,000 00				Nouvelle-Ecosse		144,230 00		144,230 00							894,230 00	894,230 00			702,448 99		16
17	Prolongement-Est	80·00												Canada 1,284,495 76 Nouv.-Ecosse 643,545 00		1,928,040 76		1,928,040 76							1,928,040 76	1,928,040 76			1,928,040 76		17
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26 50		200,000 00	165,250 00	165,250 00				260,000 00	260,000 00	260,000 00		Canada 38,400 00 N.-Brunswick 107,500 00		145,900 00		145,900 00		13,000 00		13,000 00			584,150 00	584,150 00					18
19	Erié et Huron	73·12		110,000 00	110,000 00	105,500 00				740,000 00	740,000 00	740,000 00	6	Canada 96,000 00 Ontario 83,000 00		179,000 00		179,000 00		257,500 00		257,500 00			1,286,500 00	1,282,000 00	5,890 35		1,287,890 35		19
20	Esquimalt et Nanaimo	78·00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00								Canada		750,000 00		750,000 00					537,010 51	537,010 51	2,787,010 51	2,487,010 51			2,487,010 51		20
21	Grand-Southern	82·50		445,000 00	445,000 00	425,000 00				825,000 00	825,000 00	825,000 00		Nouveau-Brunswick		425,000 00		416,000 00	3,000 00			3,000 00			1,698,000 00	1,669,000 00					21
22	Grand-Tronc ... 894·25	2,598·42		102,200,000 00	98,100,688 57	98,070,618 57	87,278,795 15	87,277,791 24	87,277,791 24		33,081,633 90	33,081,633 90	4 & 6	Canada	15,142,633 33			15,142,633 33							233,602,747 04	233,572,677 04			245,710 796 10		22
	Buffalo et lac Huron ... 161·00							2,555,657 00	2,555,657 00		3,715,982 20	3,715,982 20								966,000 00		966,000 00			7,237,639 20	7,237,639 20			7,237,639 20		
	Baie Georgienne et lac Erié ... 171·50				483,250 00	483,250 00					1,510,000 00	1,510,000 00		Ontario.		336,000 00		336,000 00		929,000 00		929,000 00			3,258,250 00	3,258,250 00			3,258,250 00		
	Montréal et Jonction de Champlain ... 62·25				250,000 00	250,000 00					839,986 67	839,986 67		Canada		94,000 00		30,000 00		17,924 00		17,924 00			1,201,910 67	1,137,910 67			1,137,910 67		
	Grand-Occidental ... 539·53										18,197,926 66	18,197,926 66	5, 5½ & 6												18,197,926 66	18,197,926 66					
	London et Port-Stanley ... 23 66				441,550 00	441,550 00					680,311 00	680,311 00													1,121,861 00	1,121,861 00			1,121,861 00		
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·35				221,200 00	221,200 00					868,213 33	868,213 33		Ontario.		241,276 00		241,276 00		682,000 00		683,000 00			2,012,689 33	2,012,689 33			2,012,689 33		
	London, Huron et Bruce ... 68·89				22,210 00	22,210 00					912,646 00	912,646 00		do		178,630 08		178,630 08		311,500 00		311,500 00			1,424,986 08	1,424,936 08			1,424,986 08		
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·74				30,000 00	30,000 00																			30,000 00	30,010 00			30,000 00		
	Union Jacques-Cartier				200,000 00	20,000 00																			200,000 00	20,000 00			20,000 00		
	Midland ... 165·75				4,544,311 84	4,544,311 84					8,017,346 66	8,017,346 66		Ontario.		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85			12,874,879 55	12,874,879 55			12,874,879 55		
	Toronto et Nipissingue ... 111·50										1,400,626 67	1,400,626 67		do		158,212 00		158,212 00		488,500 00		476,702 19			2,047,338 67	2,035,541 26			2,035,541 26		
	Grande Jonction ... 87·75													do		182,500 00		182,500 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			445,500 00	445,500 00					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46 50													do		94,957 59		94,957 59		222,094 93		222,094 93			317,052 52	317,052 52					
	Victoria (Lindsay à Haliburton) ... 53 25													do		312,000 00		312,000 00		186,000 00		186,000 00			493,000 00	498,000 00					
	Jonction de Madoc à Bridgewater ... 8 50																														
23	Grand-Est	6 12		6,000,000 00	1,150,000 00									Canada 128,000 00 Québec 148,000 00		276,000 00		19,200 00		20,000 00					1,446,000 00	19,200 00					23
24	Grand-Nord	7 84			178,000 00	160,000 00								Canada		89,600 00		25,088 00		6,000 00		6,000 00			273,600 00	191,088 00			160,000 00		24
25	Hamilton et Nord-Ouest	173 90		1,000,000 00	1,000,000 00	897,400 00	827,333 33	827,333 33	827,333 33	2,190,014 00	2,190,014 00	2,190,014 00	6	Ontario		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			5,357,963 33	5,255,363 33					25
26	Intercolonial	880·00												Canada		44,995,982 42		44,995,982 42							44,995,982 42	44,995,982 42			44,995,982 42		26
27	International	81·66		1,500,000 00	1,111,050 00	1,111,050 00				886,666 00	848,261 87	848,261 87	7	Canada 156,800 00 Québec 391,122 02		547,922 02		535,122 02			225,000 00	225,000 00			2,732,233 89	2,719,433 89	129,097 79		1,313,433 89		27
28	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	50·00	9,000,000 00	55,000 00	5,500 00				3,375,000 00						160,000 00		15,000 00							215,000 00	20,500 00					28
29	Joggins	3·00	9·00	350,000 00	350,000 00	249,000 00				175,000 00				Canada 41,400 00 Nouv.-Ecosse 38,200 00		79,600 00									439,600 00	249,000 00					29
30	Kent-Northern	27·00			80,000 00									Nouveau-Brunswick		135,000 00		135,000 00							215,000 00	135,000 00	50,000 00		241,000 00		30
31	Kingston et Pembroke	112·50		5,000,000 00	4,500,000 00	4,408,800 00				2,160,000 00	572,000 00	572,000 00	6	Canada 48,000 00 Ontario 456,493 00		504,493 00		504,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	6,085,813 00	5,994,613 00			3,991,457 00		31
32	Colonisation et Cie de ch. de fer du lac Témiscamingue	6 00		100,000 00	50,000 00	12,500 00								Canada.		25,600 00		14,400 00							75,600 00	26,900 00					32
33	L'Assomption	3·50			19,000 00	8,000 00								do		11,200 00		11,200 00							30,200 00	19,200 00					33
34	Manitoba et Nord-Ouest	207·49		12,000,000 00	12,000,000 00	4,787,600 00		1,034,100 00	1,034,100 00		2,795,900 00	2,795,900 00	5 & 6	Manitoba.	739,000 00			7 9,000 00		215,600 00		215,600 00			16,784,600 00	9,572,100 00	260,654 17		2,748,468 88		34
35	Vallée du Massawippi	34·00		800,000 00	345,000 00	335,000 00				400,000 00	400,000 00	400,000 00	6								65,000 00	65,000 00			800,000 00	800,000 00			800,000 00		35
36	Montréal et Sorel	44 67		750,000 00	750,000 00	750,000 00				730,000 00	730,000 00	730,000 00	6	Canada.		72,000 00		69,922 00		14,100 00					1,566,100 00	1,549,922 00			1,320,000 00		36
37	Montréal et Jonction du Vermont	23·60																												Exploité par le Vermont-Central	37
38	Napanee, Tamworth et Québec	28·50		750,000 00	44,500 00	44,500 00					207,441 21	207,441 21	8	Canada		89,600 00		89,600 00		82,500 00		82,500 00	5,490 43	5,490 43	429,531 64	429,531 64	68,070 03	8	450,852 67		38
39	Nouveau-Brunswick ... 174 00	415·50		3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00				2,916,000 00	2,616,000 00	2,916,000 00	5	Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00			6,515,000 00	6,515,000 00	285,000 00	6	3,765,833 96		39
	Nouveau-Brunswick et Canada ... 137·00			2,283,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	170,000 00	170,000 00	6	do		575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00			2,580,500 00	2,580,500 00			3,546,000 00	Coût remboursé en 1880.	
	Saint-Jean et Maine ... 92·00			2,676,666 66	2,654,153 44	2,654,153 44				243,833 38	216,664 00	216,664 00	5	do		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00			60,000 00	60,000 00			4,110,817 44	4,110,817 44			2,698,589 00	Coût aux porteurs d'obligations lors de la forclusion, 1878.	
	Frédéricton ... 22·50			500,000 00	500,000 00	318,200 00				200,000 00	200,000 00	100,000 00	6	do		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			1,010,000 00	728,200 00			728,200 00		
40	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00		950,000 00	212 850 00	212,850 00								Canada 118,400 00 N.-Brunswick 108,000 00		226,400 00		187,940 00							439,250 00	400,790 00					40
41	Chemin de fer du Nord du Canada ... 208 00	319 37		425,000 00	425 000 00	425,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	6,647,009 73	6,342,842 73	6,342,842 73	5 & 6	Ontario.		196,188 00		196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00			8,326,010 73	8,326,010 73					41
	Nord et Jonction du Pacifique ... 111·37			200,000 00	23,000 00	23,000 00				1,892,000 00				Canada		1,320,000 00		1,206,030 00							1,343,000 00	1,229,030 00					
42	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115·00		1,000,000 00	500,000 00	500,000 00								Canada 320,000 00 N.-Brunswick 321,500 00		641,500 00		467,700 00	20,000 00						1,141,500 00	967,700 00			560,000 00		42
43	Cie des houillères, ch. de fer et de navigation du N.-O.	109·50		730,000 00	730,000 00	676,272 00				781,100 00	676,953 33	676,953 33	6												1,406,953 33	1,353,225 33			893,685 59		43
44	Central, Nouvelle-Écosse		75·00	1,000,000 00	270,000 00	270,000 00				1,550,000 00				Canada 108,800 00 Nouv.-Ecosse 411,119 94		519,919 94		137,027 68					290,000 00	290,000 00	1,079,919 91	697,027 68					44
45	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00																			250,000 00	205,000 00			206,000 00		45
46	Ottawa et Vallée de la Gatineau		3·00	1,000,000 00	874,500 00	40,000 00								Canada		320,000 00									1,194,500 00	40,000 00					46
47	Oxford et New-Glasgow		76 00		250,000 00	250,000 00				900,000 00				Canada 224,000 00 Annuité *155,657 00		379,657 00		135,000 00							629,657 00	375,000 00				Ci-devant ligne directe de Montréal en Europe	47
48	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	24·00	300,000 00	300,000 00	30,000 00								Canada 272,000 00 Québec 510,000 00		782,000 00		513,416 40		101,000 00					1,183,000 00	543,416 40	241,000 88	6	921,261 95		48
49	Ile du Prince-Edouard	210·60												Canada		3,741,780 89		3,741,780 89							3,741,780 89	3,741,780 89			3,741,780 00		49
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	23 00			201,000 00	201,000 00																			201,000 00	201,000 00					50
51	Québec et Lac Saint-Jean	177·00		3,500,000 00	3,500,000 00	220,000 00				3,500,000 00	728,000 00	728,000 00	5	Canada 775 095 00 Québec 1,445,000 00		2,220,095 00		1,403,308 00			450,000 00	335,842 00			6,898,095 00	2,687,150 00	383,800 00	7	2,687,150 00		51
52	Québec-Central	159 00	40·00	4,428,600 00	3,039,930 00	3,039,930 00				3,776,533 00	2,702,160 00	2,703,160 00	5	Canada 211,200 00 Québec 681,250 00		892,450 00		741,592 00		103,000 00		103,000 00			6,737,540 00	6,586,683 00			6,526,340 00		52
53	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00																												Exploité par le Vermont-Central	53
54	Sud-Est ... 153·00	260·00		4,800,000 00	2,012,600 00	2,012,600 00				2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	6	Québec.		444,000 00		315,891 89			528,000 00	528,000 00			4,984,600 00	4,856,391 89					54
	Montréal, Portland et Boston ... 45·00				986,600 00	986,600 00					901,000 00	901,000 00	6	do		197,582 00		197,583 00		25,000 00		25,000 00			2,110,182 00	2,110,183 00					
	Lac Champlain et Jonct. du St-Laurent ... 63·00				600,000 00	600,000 00					378,000 00	378,000 00	6	do		380,000 00		250,280 00		51,000 00		36,000 00			1,409,000 00	1,264,280 00					
55	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	1·75		200,000 00	200,000 00	10,827 18				125,000 00	72,500 00	72,500 00	6	Canada.	433,900 00										706,400 00	83,327 18	60,000 00				55
56	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay	20·00		1,000,000 00	500,000 00	50,000 00								do		217,600 00		64,430 00							717,600 00	114,430 00					56
57	Saint-Martin et Upham	29·12		250,000 00	25,000 00	15,000 00								Nouveau-Brunswick		145,665 00		145,665 00							170 665 00	160,665 00	50,000 00		194,800 00		57
58	Témiscouata	81·00		500,000 00	125,000 00	12,500 00								Canada 486,000 00 Québec 231,000 00		717,000 00				25,000 00					867,000 00	12,500 00					58
59	Mille-Iles	3·15		250,000 00	60,000 00	60,000 00														10,000 00		10,000 00			70,000 00	70,000 00			72,411 00		59
60	Waterloo et Magog ... 39·00	49·10		500,000 00	100,000 00	100,000 00					500,000 00			Québec.		92,000 00		92,000 00			15,000 00	15,000 00			707,000 00	207,000 00					60
	Vallée de Missisquoi ... 10·10			1,000,000 00	640,000 00	64,000 00								do		228,000 00		43,842 50			85,000 00	38,500 00			953,000 00	146,342 50					
61	Comtés de l'Ouest	67·00		1,000,000 00	500,800 00	500,800 00				1,457,844 00	974,794 00	974,794 00	5	Nouvelle-Ecosse	50,000 00	679,100 00		729,100 00		150,000 00	100,000 00	250,000 00			2,454,694 00	2,454,694 00					61
62	Windsor et Annapolis ... 84·00 Embranchement de Windsor ... 32·00	116·00		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,068,136 00	1,068,136 00	1,338,333 00	1,162,808 00	1,162,808 00	4 & 6	Canada		1,089,674 00		1,089,674 00							3,809,718 00	3,809,718 00			3,911,170 58	Capital compris dans le ch. de fer Intercolonial	62
63	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17·00	2,000,000 00	201,000 00	20,100 00														35,000 00					236,000 00	20,100 00					63
64	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00		15,000,000 00	650,000 00	280,000 00				16,250,000 00				Manitoba		256,000 00		256,000 00							916,000 00	536,000 00					64
		12·332·35	660·50		244,521,724 85	227,335,811 03		96,792,926 77	96,792,926 77		204,074,219 41	194 801,553 41			21,029,489 33	136,026,442 68	300,000 00	150,702,659 35	2,757,000 00	9,958,665 78	2,200,500 00	12,812,836 43	1,327,404 24	1,327,404 24	718,998,373 06	683,773,191 23					

† Y compris 3·20 milles, Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan.

* $14,000 par année pour 15 ans.



ETATS SOMMAIRES.

N° 2.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
1	Albert	52·00		52·00		2·25	56	
2	Albert-Sud		17·00					
3	Baie des Chaleurs	27·00	73·00		27·00	1·00		56
4	Cie de navig. de la Baie de Quinté.	3·50			3·50			50
5	Bouctouche et Moncton	26·00	6·00		26·00	5·00		56
6	Canada-Atlantique	128·30	6·10		128·30	15·00		56
7	Sud du Canada	362·44	76·30	49·29	313·15	119·66	60	60 & 65
8	Canadien du Pacifique.......3452·20 Atlantique et N.-O......... 30·80 Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba...... 211·20 Rive-Nord.................. 205·90 Saint-Laurent et Ottawa. 56·50 Toronto, Grey et Bruce.. 183·60 Ontario et Québec....... 211·00 Credit-Valley............ 175·30 Pacifique d'Ontario-Ouest 26 60	4556·20	86·10	66·00	4490·20	405·90	56 & 57½	60 & 70
9	Cap-Breton		90·00					
10	Caraquette	61·00	7·00		61·00	3·25		50
11	Carillon et Grenville	13·00		13·00			65	
12	Ontario-Central	104·00			104·00	11·00		42 & 56
13	Central du Nouveau-Brunswick		5·00					
14	Embranchement de Chatham	9·00			9·00	1·00		56½ & 60
15	Cobourg, Peterboro' et Marmora	28·00		28·00			56	
16	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32·00			32·00	7·00		56
17	Prolongement-Est	80·00			80·00	3·75		56
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50		12·50	14·00	1·00	60	50
19	Erié et Huron	73·12			73·12	4·25		54 & 56
20	Esquimalt et Nanaïmo	78·00			78·00	1·75		50 & 54
21	Grand-Southern	82·50			82·50	2·00		50
22	Grand-Tronc.....................894·25 Buffalo et Lac Huron......162·00 B. Georgienne et lac Erié...171·50 J. de Montréal et Champl. 62·25 Great-Western...............539·53 London et Port-Stanley... 23·66 Wellington, Grey et Bruce.168·35 London, Huron et Bruce... 68·89 Brantford, Norfolk et Port Burwell................... 34·74 Midland.........................165·75 Toronto et Nipissingue.....111·50 Grande-Jonction............. 87·75 Whitby, P. Perry et Lindsay 46·50 Victoria (Lindsay à Haliburton).................. 53·25 J. de Madoc à Bridgewater 8·50	2598·42		252·17	2346·25	494·25	40 to 66	56, 65 & 66
23	Great-Eastern	6·12			6·12	·25		56
24	Great-Northern	7·84			7·84			56
25	Hamilton et Nord-Ouest	173·90		35·25	138·65	21·06	56	
26	Intercolonial	880·00			880·00	123·30		56, 57½, 67
27	International	81·66			81·66	3·50		56
	A reporter	9490·50	366·50	508·21	8982·29	1226·17		

pour l'exercice terminé le juin 1887.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemin de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
2,240	Eclisses ...	...	...	93	...	...	...	1	1	...	76	4·8½	1
...	do ...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2
2,640	do ...	...	...	...	...	...	...		...	637	67	4·8½	3
3,000	do ...	..	...	11	...	...	...	1	...	400	90	4·8½	4
...	do ...	...	...	19	...	...	...	1	...	955	60	4·8½	5
2,640	do ...	...	4	86	3	...	5	4		2865	40	4·8½	6
2,800	do ...	...	2	359	10	19	11	11	4	913	75	4·8½	7
2,640	Cornières et éclisses...	5	18	1795	44	20 to 22·10	24	30	21	500	116	4·8½	8
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9
2,600	Eclisses ...	...	...	...	...	...	...	1	...	1000	60	4·8½	10
2,200	do et coussinets...	...	1	7	1	16	...	...	...	1910	100	5·6	11
2,640	do et boulons...	...	...	94	...	...	4	3	...	950	105	4·8½	12
...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	966	66	4·8½	13
2,640	Eclisses ...	...	...	5	...	...	2	...	...	955	52·80	4·8½	14
2,500	Coussinets ...	1	1	10	...	...	1	...	...	273	...	5·6	15
2,000	Boulons et éclisses...	...	...	13	...	...	...	1	...	900	...	4·8½	16
2,640	Eclisses ...	...	...	60	9	20	...	1	...	955	79½	4·8½	17
2,640	Coussinets et éclisses...	...	...	19	...	...	...	1	...	717	80	4·8½	18
2,816	Eclisses ...	...	...	108	...	...	3	3	...	661	52	4·8½	19
2,992	Eclisses, cornières et boul	...	...	15	2	23	...	...	...	573	80	4·8½	20
2,464	Eclisses à joints suspend.	...	...	52	...	...	1	3	...	716	79	4·8½	21
2,640	Eclisses et cornières...	10	157	2081	205	15·6 to 28·4	54	67	62	1100	105·60	4·8½	22
2,640	Eclisses ...	...	...	6	...	...	...	1	...	1910	16	4·8½	23
2,640	do ...	...	...	...	...	...	...	1	...	1273	52·80	4·8½	24
2,640	do ...	1	2	148	8	16 to 19½	6	9	1	603	74	4·8½	25
2,640	Cornières et éclisses ...	1	8	429	29	18 to 45	3	19	13	694	65	4·8½	26
2,260	Eclisses ...	...	...	27	...	...	...	2	...	1146	74	4·8½	27
...	...	18	193	5437	311	...	114	151	102	...	...	...	

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
	Report..................	9490 50	366·50	508·21	8982·29	1226·17	....	....
28	Irondale, Bancroft et Ottawa..........	10·00	50 00	....	10·00	·12	....	56
29	Joggins	3 00	9·00	....	3·00	....	....	56
30	Kent-Northern............................	27·00	....	27·00	....	1·00	....	....
31	Kingston et Pembroke	112·50	....	9·50	103·00	18·00	50 to 84	56
32	L'Assomption	3 50	....	....	3 50	·166	....	56
33	Cie de colonisation et de chemin de fer du Lac Témiscamingue.	6·00	....	....	6·00	....	....	16
34	Manitoba et Nord-Ouest..................	207·49	....	....	207 49	13·24	....	56
35	Vallée de Massawippi.....................	34·00	....	2·00	32·00	1·00	56	50
36	Montreal et Sorel	44·67	....	....	44 67	3·33	....	56
37	Montréal et Jonction du Vermont....	23 60	....	....	23·60	2·00	....	60
38	Napanee, Tamworth et Québec..	28·50	....	....	28·50	2·00	....	56
39	Nouveau-Brunswick ....174·00 N.-Brunswick et Canada .127·00 Saint-Jean et Maine......... 92·00 Frédéricton .... 22·50	415·50	....	53·30	362·20	30 50	52 et 56	52 et 56
40	N.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	36·00	....	....	36 00	1·50	....	56
41	Du Nord du Canada..........208 02 Du Nord et Jonction du Pac.111·37	319·37	....	31·04	288·33	68·07	56 et 58	56 et 58
42	Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick..	115·00	....	....	115·00	5·00	....	56½ à 61
43	Cie de houille et de navigat. du N.-O.	109·50	....	....	109·50	2·50	....	28
44	Central de la Nouvelle-Ecosse	....	75·00	....	....	....	....	....
45	Nosbonsing et Nipissingue	5 50	....	....	5·50	1·00	....	56
46	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	....	3·00	....	....	....	....	....
47	Oxford et New-Glasgow..	....	76·00	....	....	....	....	....
48	Pontiac et Jonction du Pacifique......	61·00	24·00	....	61·00	2·00	....	56
49	Ile du Prince-Edouard	210·60	....	148·16	62·44	15·31	40	50 et 52
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23·00	....	....	23 00	....	....	....
51	Québec et Lac Saint-Jean	177·00	....	....	177 00	8·00	....	56
52	Québec-Central	159 00	40 00	81·00	78·00	10·00	....	56
53	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	33 50	9·50	5·50	60	60
54	Sud-Est.......... ....152·00 Montréal, Portland et Boston .... 45·00 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent. 63·00	260·00	....	129·50	130·50	29·00	40, 56, 60	57 et 60
55	Pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean	1·75	....	....	1·75	....	....	....
56	Saint-Laurent. Basses-Laurentides et Saguenay.	20 00	....	....	20 00	1·50	....	56
57	Saint-Martin et Upham..........	29·12	....	29·12	....	....	56, 60, 70	....
58	Témiscouata	81·00	....	....	81·00	3·00	....	56
59	Mille-Iles	3·15	....	....	3 15	·61	....	56
60	Waterloo et Magog... .... 39·00 Vallée de Missisquoi....... 10·10	49 10	....	10·10	39 00	2·50	....	56
61	Comtés de l'Ouest.........................	67 00	....	67·00	....	4·00	56	....
61	Windsor et Annapolis......... 84·00 Embranch. de Windsor.... 32·00	116·00	....	46·00	70·00	4·50	....	....
63	Montagne de bois et Qu'Appelle......	....	17·00	....	....	....	....	....
64	Winnipeg et Baie-d'Hudson..............	40·00	....	....	40·00	....	....	56
		12332·35	660·50	1175·43	11156·92	1462·01	....	....

de construction, etc.—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches de lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Nombre.
			Gardés.	Non gardés.									
....	....	18	193	5437	311	....	114	151	102	....	....	.....	
2,640	Eclisses	...	.....	8	.....	....	.....	1	.....	1000	60	4·8½	28
2,600	do	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	478	106	4·8½	29
2,432	do	...	.....	4	.....	....	.....	2	1	1000	60	4·8½	30
2,540	Eclisses unies et angulair.	...	.....	54	4	16 to 21½	4	3	11	955	79	4·8½	31
2,500	Eclisses	...	.....	7	.....	....	.....	1	.....	....	20	4·8½	32
....	....	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	3·0	33
2,700	Cornières et éclisses	4	.....	130	.....	....	.....	1	2	955	105·60	4·8½	34
2,600	Eclisses	...	.....	20	1	19	.....	.....	.....	955	76	4·8½	35
2,640	do	...	.....	12	.....	....	1	2	.....	2292	53	4·8½	36
2,600	do	...	.....	51	1	17·5	.....	2	.....	....	52	4·8½	37
3,000	Cornières et éclisses......	...	.....	24	.....	....	.....	1	.....	882	88	4·8½	38
2,640	Eclisses	...	.....	158	3	18	1	5	5	540	85	4·8½	39
2,400	do	...	.....	26	.....	....	.....	1	.....	1000	66	4·8½	40
2,640	Cornières et éclisses.......	3	5	360	19	....	11	13	.....	818	74	4·8½	41
2,640	do do	...	.....	25	.....	....	1	4	1	955	80	4·8½	42
2,112	Eclisses	...	4	....	.....	....	.....	1	.....	1433	52	3·0	43
....	....	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	.....	44
2,600	Eclisses	...	.....	1	.....	....	1	.....	.....	637	132	4·8¾	45
....	....	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	.....	46
....	....	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	.....	47
2,640	Cornières et éclisses.......	..	.....	....	.....	....	.....	1	.....	1433	52·80	4·8½	48
2,640	do do	...	.....	956	2	17¼	.....	.....	.....	396	90	3·6	49
....	do do	...	.....	4	.....	....	.....	1	.....	1146	53	4·8½	50
2,640	Eclisses	...	.....	24	.....	....	.....	1	.....	716	132	4·6½	51
2,640	do	...	.....	26	.....	....	1	5	1	882	76	4·8½	52
2,400	do	...	.....	42	.....	....	3	4	.....	....	60	4·8½	53
3,000	do	...	1	229	1	20·6	7	11	5	637	80	4·8½	54
....	....	...	1	3	.....	....	.....	2	.....	....	....	4·8½	55
2,600	....	...	.....	....	.....	....	.....	1	.....	717	80	4·8½	56
2,240	Eclisses	...	.....	22	.....	....	.....	1	.....	717	129·5	4·8½	57
....	....	...	.....	....	.....	....	.....	2	.....	819	79	4·8½	58
3,000	Cornières et éclisses......	...	.....	8	.....	....	.....	.....	.....	660	84·4	4·8½	59
2,400	Eclisses	...	.....	1	1	24	1	2	.....	574	75	4·8½	60
2,600	do	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	600	84	4·8½	61
2,640	do	...	.....	69	1	32	.....	1	.....	693	75·5	4·8½	62
....	....	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	.....	63
2,640	Eclisses	...	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	4·8½	64
....	....	25	204	7701	344	....	145	218	128				

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons dortoirs.		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
1	Albert	52·00	......	3	......	......	......	......	...
2	Albert du Sud	......	17·00	......	......	......	......	......	...
3	Baie des Chaleurs	27·00	73·00	2	......	......	......	......	...
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	......	2	......	......	......	......	...
5	Bouctouche et Moncton	26·00	6·00	1	1	......	......	......	...
6	Atlantique du Canada	128·30	6·10	8	10	......	......	......	...
7	Sud du Canada	362·44	......	126	......	......	......	......	...
8	Canadien du Pacifique 3,452·20	......	86·10						
	Atlantique et Nord-Ouest 30 80	......	76·30						
	Colonisation du S.-O. du Manitoba 211·20								
	Rive Nord 205·90								
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50	* 4,556·20	......	356	27	57	8	......	...
	Toronto, Grey et Bruce 183·60								
	Ontario et Québec 211·00								
	Credit-Valley 175·30								
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26 60								
9	Cap-Breton	......	90·00	......	......	......	......	......	...
10	Caraquette	61·00	7·00	2	......	......	......	......	...
11	Carillon et Grenville	13·00	......	3	......	......	......	......	...
12	Ontario Central	104·00	......	10	......	......	......	......	...
13	Central du Nouveau-Brunswick	......	5·00	......	......	......	......	......	...
14	Embranchement de Chatham	9 00	......	2	......	......	......	......	...
15	Cobourg, Peterboro' et Marmora	28·00	......	3	......	......	......	......	...
16	Cie de chemin de fer et des houill. de Cumberland.	32·00	......	5	......	......	......	......	...
17	Prolongement-Est	80·00	......	9	......	......	......	......	...
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	......	2	......	......	......	......	...
19	Erié et Huron	73·12	......	5	......	......	......	......	...
20	Esquimault et Nanaïmo	78·00	......	4	......	......	......	......	...
21	Grand-Southern	82 50	......	5	......	......	......	......	...
22	Grand-Tronc 894·25								
	Buffalo et lac Huron 162·00								
	Baie Georgienne et lac Erié 171·50								
	Montréal et Jonction de Champlain 62·25								
	Great-Western 539·53								
	London et Port-Stanley 23·66								
	Wellington, Grey et Bruce 168·35								
	London, Huron et Bruce 68·89	2,598 42	......	636	......	......	......	......	...
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74								
	Midland 165·75								
	Toronto et Nipissingue 111·50								
	Grande-Jonction 87·75								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50								
	Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25								
	Jonction de Madoc à Bridgewater 8·50								
23	Great-Eastern	6·12	......	......	......	......	......	......	...
24	Great-Northern	7·84	......	......	1	......	......	......	...
25	Intercolonial	880·00	......	164	......	12	......	......	...
26	International	81·66	......	3	......	......	......	......	...
27	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	50·00	1	......	......	......	......	...
28	Joggins et Maccan	3·00	9·00	......	......	......	......	......	...
29	Kent-Northern	27·00	......	2	......	......	......	......	...
30	Kingston	112·50	......	10	......	......	......	......	...
31	Cie de colonis. et de ch. de fer du lac Temiskaming.	6·00	......	1	......	......	......	......	...
32	L'Assomption	3·50	......	1	......	......	......	......	...
	A reporter	9,479·08	425·50	1366	39	69	8	......	...

* Y compris 3·20 milles depuis la jonction de Toronto jusqu'à l'avenue Strachan.

pour l'année terminée le 30 juin 1887.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nomb. de voitures de 2e classe et pour les immig.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Numéro.	
3	......	......	......	1	......	10	......	20	......	......	...	1	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	2	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	3	
1	......	......	......	......	......	......	......	19	......	......	...	4	
......	......	......	......	......	......	......	......	20	......	......	...	5	
5	4	1	2	3	2	12	......	145	......	......	...	6	
38	......	21	......	30	......	2724	......	405	......	75	...	7	Aussi 7 cambuses, 10 wagons à outils et 39 wagons-réservoirs à l'huile.
111	9	97	12	87	13	4721	375	3000	91	360	...	8	Autres wagons, 327 possédés et 18 loués. Le matériel roulant sous l'en-tête "loués," est en dépôt spécial.
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	9	
1	......	2	......	......	......	2	......	15	......	......	...	10	
3	......	3	......	4	......	......	......	4	......	......	...	11	
3	1	......	1	3	1	24	......	91	......	......	...	12	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	13	
1	......	1	......	......	......	......	......	1	......	......	...	14	
3	......	......	......	2	......	......	......	45	......	......	...	15	
1	......	......	......	1	......	2	......	26	......	110	...	16	
6	......	4	......	4	......	27	......	70	......	150	...	17	
2	......	1	......	1	......	2	......	10	......	......	...	18	
9	......	......	......	3	......	30	......	12	......	......	...	19	
4	......	......	......	3	......	14	......	56	......	......	...	20	
4	......	......	......	2	......	8	......	42	......	......	...	21	
328	......	212	......	177	......	13496	......	4509	......	......	...	22	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	23	
......	1	......	......	......	1	......	......	......	......	......	...	24	
69	......	82	......	43	......	1529	......	1442	......	2038	...	25	
2	......	......	......	2	......	1	......	28	......	......	...	26	
......	1	......	......	......	......	......	......	3	......	......	...	27	
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	28	
1	......	......	......	2	......	1	......	14	......	......	...	29	
6	......	......	......	4	......	25	......	184	......	......	...	30	
......	......	1	......	......	......	......	......	6	......	......	...	31	
1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	...	32	
601	16	425	15	372	17	22628	375	10170	91	2733	...	...	

N° 3.—PARTICULARITÉS du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons dortoirs		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
	Report	9,479·08	425·50	1366	39	69	8	.....	...
33	Manitoba et Nord-Ouest	207·49	.....	6	.....	.....	.....	.....	...
34	Vallée de Massawippi	34·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
35	Montréal et Sorel	44·67	.....	.....	2	.....	.....	.....	...
36	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
37	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	.....	2	.....	.....	.....	.....	...
38	Nouveau-Brunswick 174·00	415·00	.....	45	.....	.....	.....	.....	...
	Nouveau-Brunswick et Canada 127·00								
	Saint-Jean et Maine 92·00								
	Frédéricton 22·50								
39	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	.....	3	.....	.....	.....	.....	...
40	Nord et Nord-Ouest 281·92	493·29	.....	52	.....	.....	.....	.....	...
	Nord et Jonction du Pacifique 111·37								
41	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115·00	.....	6	.....	.....	.....	.....	...
42	Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	109·50	.....	7	.....	.....	.....	.....	...
43	Central de la Nouvelle-Ecosse	.....	75·00	.....	.....	.....	.....	.....	...
44	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	1	.....	.....	.....	.....	...
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau	.....	3·00	.....	.....	.....	.....	.....	...
46	Oxford et New-Glasgow	.....	76·00	.....	.....	.....	.....	.....	...
47	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	24·00	4	.....	.....	.....	.....	...
48	Ile du Prince-Edouard	210·60	.....	21	.....	.....	.....	.....	...
49	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23·00	.....	.....	1	.....	.....	.....	...
40	Québec et Lac Saint-Jean	177·00	.....	11	2	.....	.....	.....	...
51	Québec-Central	159·00	40·00	9	.....	.....	.....	.....	...
52	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	6	.....	.....	.....	.....	...
53	Sud-Est 152·00	260·00	.....	30	.....	.....	.....	2	...
	Montréal, Portland et Boston 45.00								
	Lac Champlain et Jonct. du St-Laurent 63·00								
54	Prolongement de ch. de fer et Pont de Saint-Jean	1·75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
55	Saint-Laurent, Basse-Laurentides et Saguenay	20·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
56	Saint-Martin et Upham	29·12	.....	1	1	.....	.....	.....	...
57	Témiscouata	81·00	.....	2	.....	.....	.....	.....	...
58	Mille-Iles	3·15	.....	1	1	.....	.....	.....	...
59	Waterloo et Magog 39·00	49·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
	Vallée de Missisquoi 10·10								
60	Comtés de l'Ouest	67·00	.....	4	.....	.....	.....	.....	...
61	Windsor et Annapolis 84·00	116·00	.....	10	.....	.....	.....	.....	...
	Embranchement de Windsor 32·00								
62	Montagne-du-Bois et Qu'Appelle	.....	17·00	.....	.....	.....	.....	.....	...
63	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
		12,332·35	660·50	1587	46	69	8	2	...

matériel roulant—*Fin.*

Nombre de voitures de 1ère classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messagerie.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nomb. de wagons plateforme.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués.	En propriété	Loués.	Numéro.	
602	16	425	15	372	17	22628	375	10170	91	2733	...		
4	...	2	...	4	...	107	...	45	...	...	...	33	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	34	Matériel roulant fourni par les locataires (ch. de fer Passumpsic).
...	2	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	35	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	36	Exploité par le Vermont Central.
2	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	37	Aussi 1 voiture en construction.
28	...	22	...	14	...	390	...	700	...	...	...	38	
1	...	...	...	...	...	2	...	20	...	...	...	39	
41	...	4	...	18	...	447	...	818	...	...	...	40	Aussi 19 autres voitures de différentes sortes.
2	...	...	...	2	...	12	...	76	...	...	...	41	
2	...	2	...	...	...	18	...	2	...	134	...	42	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	43	
...	...	...	...	...	...	...	...	32	...	...	...	44	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	45	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	46	
1	...	2	...	1	...	5	...	35	...	20	...	47	
17	...	15	...	4	...	178	...	125	...	...	...	48	
...	1	...	...	...	...	...	1	...	6	...	...	49	
3	...	4	...	2	...	13	...	110	...	...	...	50	
5	...	7	...	5	...	75	...	158	...	...	...	51	
4	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	52	
9	15	8	...	6	4	61	371	248	100	50	...	53	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	54	Exploité par la Cie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	55	
...	1	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	56	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	57	
1	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	58	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	59	Exploité avec le matériel roulant du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.
2	...	2	...	2	...	17	...	57	...	...	...	60	
5	...	5	...	6	...	70	...	72	...	20	...	61	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	62	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	63	
729	35	498	16	440	23	24023	747	12668	197	2957	...		

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Albert	52·00	256	1,740	26,592	28,588
2	Cie de Navig. et de ch. fer, Baie de Quinté	3·50	...	...	13,874	13,874
3	Atlantique du Canada	128·30	182,792	250,240	31,300	464,332
4	Sud du Canada	362·44	990,140	1,689,187	112,665	2,791,992
5	Canadien du Pacifique ... 3,227·50					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ... 211·20					
	Rive Nord ... 205·90					
	Saint-Laurent et Ottawa ... 56·50					
	Toronto, Grey et Bruce ... 183·60	4,274·20	2,738,181	3,238,103	904,413	6,880,700
	Ontario et Québec ... 211·00					
	Credit-Valley ... 175·30					
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan ... 3·20					
6	Caraquette	61·00	...	...	...	...
7	Carillon et Grenville	13·00	10,500	...	850	11,350
8	Ontario-Central	104·00	20,000	24,000	66,000	110,000
9	Embranchement de Chatham	9·00	...	...	25,776	25,776
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	...	...	7,200	7,200
11	Cie de ch. de fer et des houill., Cumberl'd	32·00	...	...	...	88,000
12	Prolongement-Est	80·00	...	...	...	79,060
13	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	...	...	16,589	16,589
14	Erié et Huron	73·12	44,625	...	41,547	86,172
15	Esquimault et Nanaïmo	78·00	...	...	...	70,619
16	Grand-Southern	82·50	...	...	56,000	56,000
17	Grand-Trunk ... 894·25					
	Buffalo et Lac Huron ... 162·00					
	Baie Georgienne et Lac Erié ... 171·50					
	Jonction de Montréal et Champlain ... 62·25					
	Grand-Occidental ... 539·53					
	London et Port-Stanley ... 23·66					
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·35					
	London, Huron et Bruce ... 68·89	2,598·42	4,267,382	7,510,338	2,049,066	13,826,786
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·74					
	Midland ... 165·75					
	Toronto et Nipissingue ... 111·50					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50					
	Grande-Jonction ... 87·75					
	Victoria (Lindsay à Haliburton) ... 53·25					
	Jonction de Madoc à Bridgewater ... 8·50					
18	Grand-Nord	7·84	...	...	...	...
19	Intercolonial	880·00	924,919	3,567,680	Pds. et mix	4,492,599
20	International	81·66	...	10,200	44,980	55,180
21	Kent-Northern	27·00	...	...	17,700	17,700
22	Kingston et Pembrooke	112·50	95,000	130,600	Pds. et mix	225,600
23	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	6·00	...	...	...	...
24	L'Assomption	3·50	...	...	...	3,297
25	Manitoba et Nord-Ouest	207·49	34,506	12,710	34,439	81,655
26	Vallée de Massawippi	34·00	62,663	98,732	3,978	165,373
	A reporter	9,352·97	9,370,967	16,533,530	3,452,969	25,598,442

nombre de milles parcourus, pour l'année terminée le 30 juin 1887.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
29,202	10,515	20,934	15	12	1	
14,487	7,971	22,172	15	10	2	
466,441	114,690	243,216	35	15	3	
3,762,215	475,870	2,580,895	35	15	4	
10,044,675	1,949,215	2,118,319	22	14	5	
....	....	....	....	....	6	Pas de rapport.
11,500	12,600	1,000	25	18	7	
110,000	62,119	50,467	20	16	8	
26,756	10,324	12,448	30	....	9	
7,200	3,000	10,449	15	....	10	
88,000	16,851	438,626	15	15	11	
86,550	42,640	11,686	24	15¾	12	
19,550	10,868	18,879	15	....	13	
117,330	87,624	59,694	25	18	14	
70,619	13,000	8,278	20	12	15	
57,000	....	11,646	20	....	16	
17,575,397	5,080,638	6,458,056	28	15	17	
....	....	....	....	....	18	Pas de rapport. En opération depuis peu seulement.
5,466,488	940,144	1,131,334	30	15	19	
55,180	25,947	33,908	14	10	20	
17,700	4,960	11,071	15	....	21	
271,300	49,160	100,136	25	18	22	
....	223	61	....	....	23	Rapport incomplet. Ouvert au trafic le 9 juin.
3,297	4,158	90	....	....	24	
153,410	14,588	53,257	25	15	25	
165,373	54,498	99,650	24	12	26	
38,619,670	8,992,603	13,496,272	....	....		

Nº 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report	9,352·97	9,370,967	10,533,530	3,452,969	25,598,442
27	Montréal et Sorel	44·67	....	....	....	21,060
28	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	54,012	105,800	8,502	168,314
29	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	....	....	39,284	39,284
30	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouveau-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	280,025	264,608	391,665	936,298
31	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00	2,092	1,416	12,804	16,312
32	Nord et Nord-Ouest 381·92; Nord et Jonction du Pacifique 111·37	493·29	494,294	482,299	253,303	1,229,796
33	Cie de houille et de navig. du N.-Ouest	109·50	....	....	95,048	95,048
34	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115·00	....	....	6,384	6,384
35	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	12,500	....	12,500
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	....	....	10,795	10,795
37	Ile du Prince-Edouard	210·60	80,951	167,913	Ft. & Mix.	248,864
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23·00	....	....	5,500	5,500
39	Québec et lac Saint-Jean	54·00	39,468	54,925	Ft. & Mix.	94,393
40	Québec-Central	159·00	80,767	90,978	20,562	192,307
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	47,321	33,122	18,199	98,642
42	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston 45·00; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 63·00	260·00	259,421	223,268	67,575	550,264
43	Prolongement et pont de Saint-Jean	1·75	....	....	....	....
44	Saint-Martin et Upham	29·12	....	....	13,500	13,500
45	Mille-Iles	3·15	7,550	....	4,302	11,852
46	Waterloo et Magog; Vallée de Missisquoi	39·00	38,473	26,273	9,211	73,957
47	Comtés de l'Ouest	67·00	....	1,187	45,613	46,800
48	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchem. de Windsor 32·00	116·00	83,652	....	84,684	168,336
	Total	11,691·15	10,838,993	17,997,819	4,539,900	33,638,748

nombre de milles parcourus, pour l'année terminée le 30 juin 1887.—*Fin.*

Total de milles parcourus.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
38,619,670	8,992,603	13,496,272				
21,410	13,130	2,774	25	....	27	
168,314	95,242	696,472	30	12	28	
39,284	31,132	25,693	18	....	29	
1,029,927	259,650	274,198	25	15	30	
21,076	6,988	10,551	18	15	31	Pour 7 mois.
1,545,308	563,659	602,139	35	18	32	
160,025	1,598	41,011	....	14	33	
6,384	5,087	11,059	20	15	34	Pour 6 mois.
12,800	....	....	....	20	35	Transport de billots seulement.
11,230	4,356	2,657	25	25	36	Pour 6 mois.
316,763	130,067	53,587	20	14	37	
5,500	1,000	500	....	....	38	Pour 6 mois.
103,713	68,096	44,040	20	12	39	
210,420	77,072	96,720	25	15	40	
98,642	116,993	689,183	23	12	41	
550,264	167,744	185,549	30	15	42	
....	....	....	....	....	43	Exploité d'après contrat avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
14,500	4,442	5,847	15	....	44	
11,852	15,447	9,335	25	20	45	
73,957	17,270	21,511	20	14	46	
56,065	26,760	19,662	22	15	47	
199,364	101,302	67,575	22	14	48	
43,276,468	10,698,638	16,356,335	....	....		

N° 5.—Etat sommaire du fret transporté

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	N°
1	Albert............	52 00	3,849	385	11,231	191	873
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation....	3·50	15,120	1,512	111,376	3,311	5
3	Atlantique du Canada	128·30	71,630	7,163	1,914,680	47,867	4,034
4	Sud du Canada	362·44	1,385,950	138,595	15,746,741	370,391	365,491
5	Canadien du Pacifique.... .... 3,227·50	4,274·20	997,048	99,705	11,645,707	314,462	262,293
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba............ 211·20						
	Rive Nord .... 205·90						
	Saint-Laurent et Ottawa.... 56·50						
	Toronto, Grey et Bruce...... 183·60						
	Ontario et Québec............ 211·00						
	Credit-Valley .... 175·30						
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue. .... 3·20						
6	Caraquette	61·00	......	......	......	......	......
7	Carillon et Grenville............	13·00	1,000	100	......	......	450
8	Ontario-Central	104·00	3,600	360	165,000	4,860	700
9	Embranchement de Chatham............	9·00	26,436	2,643	3,326	100	194
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora............	15·00	......	......	33,000	561	......
11	Cie de ch. f. et des houil de Cumberland	32·00	9,101	910	10,000	170	16
12	Prolongement-Est	80·00	10,413	1,042	2,061	37	2,114
13	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	5,732	572	14,448	256	1,833
14	Erié et Huron............	73·12	140,791	14,147	204,930	6,785	4,657
15	Esquimault et Nanaïmo	78·00	250	25	......	......	120
16	Grand-Southern	82·50	7,334	723	13,589	264	391
17	Grand-Tronc .... 894·25	2,598·42	6,111,270	611,127	40,770,000	1,014,166	1,123,000
	Buffalo et lac Huron............ 162·00						
	Baie Georgienne et lac Erié.. 171·50						
	Montréal et Jonc. Champlain 62·25						
	Grand Occidental .... 539·53						
	London et Port-Stanley......... 23·66						
	Wellington, Grey et Bruce... 168·35						
	London, Huron et Bruce ..... 68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell............ 34·74						
	Midland 165 75						
	Toronto et Nipissingue......... 111·50						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay .... 46·50						
	Grande-Jonction............ 87·75						
	Victoria (Lindsay à Haliburton) .... 53·25						
	Jon. de Madoc à Bridgewater 8 50						
18	Grand-Northern	7·84	......	......	......	......	......
19	Intercolonial	880·00	753,480	75,348	1,016,334	21,993	80,782
20	International	81·66	6,193	619	4,593	120	1,639
21	Kent Northern............	27·00	8,076	807	1,815	45	49
22	Kingston et Pembroke............	112·50	300	30	90,500	2,715	150
23	Cie de chemin de fer et de colonisation du lac Témiscamingue............	6·00	97	10	550	2	......
24	L'Assomption	3·50	600	72	......	......	......
25	Manitoba et Nord-Ouest	207·49	10,573	1,057	406,878	11,643	1,720
26	Vallee de Massawippi............	34·00	8,000	800	330,000	8,250	3,100
27	Montréal et Sorel	44·67	625	62	8,000	240	400
28	Montréal Jonction de Vermont............	23 60	631,833	61,922	6,298,472	171,639	575,906
29	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	1,830	184	83,000	2,093	625
	A reporter.	9,449·74	10,211,031	1,019,920	78,886,231	1,982,161	2,430,482

pour l'année terminée le 30 juin 1887.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres aticles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
398	5,862,789	8,913	2,334	3,607	708	6,732	20,934	1	
2	770,000	9,140	230	275	6,343	1,589	22,172	2	
1,660	77,864,000	114,760	3,940	5,780	12,208	53,778	243,216	3	
96,439	231,898,960	341,237	18,292	24,205	38,371	1,571,657	2,580,895	4	
66,616	348,813,929	483,557	76,217	136,013	482,961	535,005	2,118,319	5	
....	....	....	....	....	....	....	....	6	Pas de rapports.
300	....	....	....	....	450	150	1,000	7	
480	5,416,200	7,965	1,600	3,440	6,584	26,778	50,467	8	
97	563,019	751	150	225	5,950	2,682	12,448	9	
....	6,240,000	9,515	249	373	....	....	10,449	10	
8	13,308,000	16,630	....	....	4,416	*416,492	438,626	11	* Charbon.
1,216	633,760	932	....	....	3,553	4,906	11,686	12	
177	9,292,880	13,666	240	360	1,176	2,672	18,879	13	
1,103	30,316,390	17,617	737	1,158	4,631	14,253	59,694	14	
48	600,000	900	1,780	2,520	3,285	1,500	8,278	15	
109	2,822,000	4,195	864	1,312	2,228	2,815	11,646	16	
258,835	507,910,000	732,265	86,600	165,374	793,269	2,883,020	6,458,056	17	
....	....	....	....	....	....	....	....	18	Pas de rapports ; ouvert pour le trafic en mai 1887.
12,233	161,168,003	201,460	12,726	25,452	240,567	554,281	1,131,334	19	
466	18,025,500	23,022	47	66	1,406	8,209	33,908	20	
25	2,139,000	2,674	1,560	2,660	2,560	2,300	11,071	21	
75	30,190,000	45,285	10,300	19,050	21,990	11,091	100,136	22	
....	....	....	....	....	28	22	61	23	Pour trois semaines, depuis le 9 juin 1387.
....	6,000	12	....	....	....	6	90	24	
642	1,234,100	1,812	25	45	34,754	3,304	53,257	25	
1,100	10,860,000	14,500	....	....	....	*75,000	99,650	26	* Y compris 39,000 tonnes de minerai.
24	84,000	144	28	56	180	2,067	2,774	27	
86,213	28,243,000	42,330	37	44	134,628	199,696	696,472	28	
264	1,512,000	2,269	7,684	11,527	7,719	1,637	25,693	29	
528,530	1,495,801,560	2,095,551	225,640	403,542	1,809,965	6,381,642	14,221,211		

N° 5—ÉTAT sommaire

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux	Ton'x.	Nombre.
	Report	9,449·74	10,211,031	1,019,920	78,886,231	1,982,161	2,430,482
30	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouv.-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	62,500	6,250	564,000	9,400	11,200
31	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard	36·00	5,733	573	7,527	125	98
32	Nord et Nord-Ouest 381·92; Nord et Jonct. du Pacifique 111·37	493·29	123,236	12,323	4,985,127	127,872	51,924
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115·00	3,302	330	14,704	245	121
34	Cie de houille et de navigation du N.-O.	109·50	5,750	575	51,644	827	154
35	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	3,079	308	2,124	62	45
37	Ile du Prince-Edouard	210 60	21,634	2,164	351,678	6,057	10,134
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23·00	.....	.....	.....	.....	.....
39	Québec et Lac Saint-Jean	54·00	9,360	936	10,500	252	80
40	Québec-Central	159 00	44,960	4,496	21,240	531	1,173
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	648,466	63,586	6,775,396	173,040	570,456
42	Sud-Est 152 00; Montreal, Portland et Boston 45·00; Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent 63·00	260 00	92,150	9,215	283,840	7,096	20,400
43	Prolongement et pont de Saint-Jean	1·75	.....	.....	.....	.....	.....
44	Saint-Martin et Upham	29·12	1,338	134	6,856	118	7
45	Mille-Iles	3·15	1,454	146	.....	.....	750
46	Waterloo et Magog; Vallée de Missisquoi	39·00	2,252	206	5,882	155	1,238
47	Comtés de l'Ouest	67·00	9,110	911	959	17	248
48	Windsor et Annapolis 84 00; Embranchement de Windsor 32.00	116·00	48,447	4,844	.....	.....	13,659
		11,691·15	11,293,802	1,127,478	91,967,708	2,307,958	3,112,169

du fret transporté—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
528,530	1,495,801,560	2,095,551	225,640	403,542	1,809,965	6,381,642	14,221,211		
8,400	18,700,000	18,700	3,000	5,200	197,000	29,248	274,198	30	
20	3,380,700	5,071	378	566	291	3,905	10,551	31	Pour 7 mois.
9,208	157,713,364	227,203	48,186	79,507	21,970	124,056	602,139	32	
76	5,865,000	6,900	840	910	202	2,396	11,059	33	
85	695,000	1,001	....	....	1,768	*36,755	41,011	34	* Y compris 36,326 ton'x de charbon.
....	....	....	....	....	....	....	....	35	220,000 billots.
33	248,880	366	500	670	985	233	2,657	36	Pour 6 mois.
1,639	3,584,562	5,163	2,893	5,475	33,089	Dans le préc.	53,587	37	
....	....	....	....	....	....	....	500	38	Pour 4 mois.
48	8,280,000	10,560	20,025	26,664	744	4,836	44,040	39	
782	26,514,560	38,992	11,058	5,779	425	45,715	96,720	40	
59,826	31,216,000	45,861	2,842	3,263	135,731	207,876	689,183	41	
5,100	38,593,400	56,755	....	....	50,250	57,133	185,549	42	
....	....	....	....	....	....	....	....	43	Exploité par arrange-
3	3,162,000	4,650	260	340	187	415	5,847	44	ment avec le ch. de
313	760,000	883	....	....	7,893	200	9,435	45	fer N.-B.
88	2,465,890	6,164	2,382	3,573	2,601	8,724	21,511	46	
117	9,784,250	12,554	2,203	3,380	2,238	445	19,662	47	
2,598	10,213,292	12,433	1,365	1,952	12,040	33,708	67,575	48	
616,866	1,816,968,458	2,548,807	321,572	540,821	2,277,379	6,937,287	16,356,335		

Nº 6—Etat sommaire des recettes, pour l'année terminée le 30 juin 1887.

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert		52·00	4,846 58	10,116 54	2,119 68	864 83	17,947 63	
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté		3·50	1,928 46	9,559 38	986 31	1,150 39	13,624 54	
3	Atlantique du Canada		128·30	96,298 17	219,504 43	24,866 36	In foregoing	340,668 96	
4	Sud du Canada		362·44	1,069,643 24	3,113,378 96	143,077 51	3,798 34	4,329,898 05	
5	Canadien du Pacifique	3,227·50	4,274·20	3,367,800 58	6,284,851 63	457,380 98	540,220 89	10,650,254 08	
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211·20							
	Rive Nord	205·90							
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50							
	Toronto, Grey et Bruce	183·60							
	Ontario et Québec	211·00							
	Credit-Valley	175·30							
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan	3·20							
6	Caraquette		61·00	....	....	....	....	12,635 04	Pas de renseignements.
7	Carillon et Grenville		13·00	2,855 69	1,006 82	....	....	3,862 51	
8	Ontario-Central		104·00	31,705 46	44,704 00	5,712 39	265 58	82,387 43	
9	Embranchement de Chatham		9 00	2,573 48	10,954 13	1,197 45	863 67	15,588 73	
10	Cobourg, Peterborough et Marmora		15 00	987 20	7,069 17	....	....	8,056 37	
11	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland		32·00	7,030 14	31,196 15	1,308 34	74,456 80	113,991 43	
12	Prolongement-Est		80 00	35,649 72	20,275 83	7,644 35	537 20	64,107 10	
13	Elgin, Petitcodiac et Havelock		26 50	3,301 54	16,334 48	6,0 92	611 28	20,888 22	
14	Erié et Huron		73·12	39,569 44	39,524 59	4,730 08	550 00	84,374 11	
15	Esquimault et Nanaimo		78·00	30,072 92	9,072 85	2,744 00	1,782 47	43,672 24	
16	Grand-Southern		82·50	....	....	....	....	32,000 00	En liquidation.
17	Grand-Tronc	894·25	2,598·42	4,971,504 82	10,445,537 19	557,658 93	74,487 85	16,049,188 79	
	Buffalo et Lac Huron	162·00							
	Baie Georgienne et Lac Erié	171·50							
	Jonct. de Montréal et Champlain	62 25							
	Grand-Occidental	539·53							
	London et Port-Stanley	23·66							
	Wellington, Grey et Bruce	168·35							
	London, Huron et Bruce	68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·74							
	Midland	165·75							
	Toronto et Nipissingue	111·50							

	Grande-Jonction 87·75							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50							
	Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25							
	Jonction de Madoc à Bridgewater 8·50							
18	Grand-Nord	7·84	....	....	....	....	1,500 00	Pour mai et juin.
19	Intercolonial	880·00	792,678 56	1,657,695 76	145,635 51	....	2,596,009 83	
20	International	81·66	19,913 69	38,443 88	2,591 64	....	60,949 21	
21	Kent-Northern	27·00	3,587 98	8,636 96	886 60	....	13,111 54	
22	Kingston et Pembroke	112·50	36,786 45	95,078 35	8,353 70	12,289 35	152,507 85	
23	Cie de col. et de ch. de fer du lac Temiskamingue	6·00	520 90	1,143 43	....	....	1,664 33	Pour trois semaines.
24	L'Assomption	3·50	719 55	31 05	....	....	750 60	
25	Manitoba et Nord-Ouest	207·49	27,694 31	83,911 05	5,817 14	4,434 89	121,857 39	
26	Vallée de Massawippi	34·00	57,051 36	83,466 44	1,971 90	1,000 00	143,489 70	
27	Montréal et Sorel	44·67	9,454 14	2,316 09	128 87	37 80	11,936 90	
28	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	45,531 64	115,111 73	7,258 40	....	167,901 77	
29	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	16,138 26	9,668 61	2,853 63	487 17	29,147 67	
30	Nouveau-Brunswick 174·00							
	Nouveau-Brunswick et Canada 127·00	415·50	243,886 75	428,539 76	33,684 41	31,088 99	737,919 91	
	Saint-Jean et Maine 92·00							
	Frédéricton 22·50							
31	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00	2,772 90	5,601 32	732 00	....	9,106 22	Pour sept mois.
32	Nord et Nord-Ouest 381·92	493·29	446,083 75	930,840 93	76,941 77	In foregoing	1,453,871 45	
	Jonction du Nord et du Pacifique 111·37							
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115·00	5,251 83	7,986 30	15 59	204 30	13,458 02	Pour six mois.
34	Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest	109·50	9,507 03	114,319 75	2,900 64	....	126,727 42	
35	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	35,373 10	....	....	35,373 10	
36	Jonction du Pacifique à Pontiac	61·00	4,109 33	3,894 03	....	7 62	8,010 93	
37	Ile du Prince-Edouard	210·60	66,334 95	71,152 52	17,412 00	403 90	155,303 37	
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23 00	1,000 00	500 00	....	....	1,500 00	
39	Québec et Lac Saint-Jean	54·00	25,048 79	45,583 79	2,904 64	....	73,537 22	
40	Quebec-Central	159·00	65,765 38	114,750 93	8,500 48	2,912 87	191,929 66	
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	23,975 15	47,449 07	3,536 64	....	74,960 86	
42	Sud-Est 152 00							
	Montréal, Portland et Boston 45 00	260·00	147,410 36	226,348 99	22,754 01	17,065 59	413,608 95	
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent 63·00							
43	Pont de Saint-Jean et de Prolongement	1·75	17,259 74	21,860 64	862 55	....	39,982 93	
44	Saint-Martin et Upham	29·12	2,261 85	3,069 96	....	....	5,331 81	
45	Mille-Iles	3·15	3,244 06	7,461 01	1,446 22	1,539 99	13,631 28	
46	Waterloo et Magog	39·00	10,635 84	17,659 47	2,870 96	....	31,166 27	
	Vallée de Missisquoi							
47	Comtés de l'Ouest	67·00	25,939 04	17,877 38	3,626 13	395 10	47,837 65	
48	Windsor et Annapolis 84·00	116·00	91,311 42	122,188 60	11,404 98	546 00	225,451 00	
	Embranchement de Windsor 32·00							
		11,691·15	11,867,677 35	24,581,047 05	1,575,157 81	771,992 87	38,842,010 12	

35

N° 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation, pour l'année expirée le 30 juin 1887.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations
			$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	
1	Albert	52·00	10,714 56	5,607 89	2,156 47	5,927 43	24 406 35	
2	Cie de ch. de fer et de navigat. de la Baie de Quinté	3·50	2,610 36	3,374 12	191 70	4,805 29	10,981 47	
3	Canada-Atlantique	128·30	59,451 20	86,425 00	12,983 90	62,515 10	221,375 30	
4	Sud du Canada	362·44	531,502 86	648,956 83	296,877 86	997,913 10	2,475,250 65	
5	Canadien du Pacifique ... 3,227·50							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 211·70							
	Rive-Nord 265·90							
	Saint-Laurent et Ottawa 56 50	4,274·20	1,618,511 18	2,724,196 22	586,815 14	2,369,522 62	7,299,045 16	
	Toronto, Grey et Bruce 183·60							
	Ontario et Québec 211·00							
	Credit-Valley 175 30							
	Jonct. de Toronto à l'Avenue Strachan 3·20							
6	Caraquette	61 00	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de rapports.
7	Carillon et Grenville	13·00	.....	.....	.....	.....	4,707 40	
8	Ontario-Central	104·00	24,560 66	19,185 01	4,226 62	10,124 67	78,096 96	
9	Embranchement de Chatham	9·00	1,685 11	2,857 72	912 18	1,580 00	7,035 01	
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	.....	.....	.....	.....	5,815 16	
11	Cie de chemin de fer et Houillères de Cumberland	32·00	12,471 53	25,457 26	3,403 54	7,572 69	48,905 02	
12	Prolongement-Est	80·00	51,311 64	14,933 56	4,325 22	23,683 62	94,254 04	
13	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26·50	1,772 39	2,567 46	1,173 17	1,755 10	7,268 12	
14	Erié et Huron	73·12	12,178 71	18,728 20	1,735 67	20,230 09	52,872 67	
15	Esquimault et Nanaïmo	78·00	30,072 92	9,072 85	2,744 00	1,782 47	43,672 24	
16	Grand-Southern	82·50	35,000 00	.....	.....	.....	35,000 00	En liquidation.
17	Grand-Tronc 894·25							
	Buffalo et Lac Huron 162 00							
	Baie Georgienne et Lac Erié 171·50							
	Montréal et Jonction de Champlain 62 25							
	Grand-Occidental 539·53							
	London et Port-Stanley 23 66							
	Wellington, Grey et Bruce 168 35							
	London, Huron et Bruce 68·89	2,598·42	2,156,039 19	3,700,854 71	1,162,545 39	4,036,839 78	11,056,279 07	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74							
	Midland 165·75							
	Toronto et Nipissingue 111·50							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50							

	Grande-Jonction 87·75							
	Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25							
	Jonction de Madoc à Bridgewater 8·50							
18	Grand-Nord	7·84	....	....	....	....	....	Seulement 2 mois en opération.
19	Intercolonial	880·00	782,052 79	887,626 41	442,350 61	716,085 77	2,828,115 58	
20	International	81·66	19,571 09	9,359 33	(d. le précéd.)	31,737 86	60,668 28	
21	Kent-Northern	27·00	6,489 27	3,294 82	658 36	2,124 30	12,566 75	
22	Kingston et Pembroke	112·50	54,583 67	42,131 42	7,620 07	28,404 29	132,739 45	
23	Cie de Colonisat. et ch. de fer du Lac Témiscamingue	6·00	....	....	....	1,132 30	1,132 30	
24	L'Assomption	3·50	82 52	324 28	....	1,260 07	1,666 87	
25	Manitoba et Nord-Ouest	207·49	33,922 94	36,921 94	9,564 61	41,296 70	121,706 19	
26	Vallée de la Massawippi	34·00	25,133 88	25,453 86	8,691 97	34,679 99	93,959 70	
27	Montréal et Sorel	44·67	6,175 00	3,115 00	390 00	3,758 37	13,438 37	
28	Montréal et Jonction de Vermont	23·60	20,050 12	41,118 21	27,328 17	24,330 38	112,826 88	
29	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	6,551 85	6,455 84	339 78	10,152 80	23,500 27	
30	Nouveau-Brunswick 174·00							
	Nouveau-Brunswick et Canada 127·00	415·50	172,500 12	186,423 19	45,713 59	127,078 55	531,715 45	
	Saint-Jean et Maine 92·00							
	Frédéricton 22·50							
31	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	2,348 47	2,284 54	149 97	1,253 78	6,036 76	Pour 7 mois.
32	Nord et Nord-Ouest 381·92	493·29	254,288 08	235,082 53	49,099 25	344,468 15	882,938 01	
	Nord et Jonction du Pacifique 111·37							
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115·00	8,371 45	3,262 66	5,023 77	12,384 95	29,042 83	Pour 6 mois.
34	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest	109·50	28,626 91	37,855 28	1,239 51	31,405 24	99,126 94	
35	Nesbonsing et Nipissingue	5·50	7,209 00	6,740 00	3,000 00	17,549 00	34,498 00	
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	24,835 64	2,587 18	350 50	5,311 05	33,084 37	
37	Ile du Prince-Edouard	210·60	74,888 95	56,534 30	18,933 15	53,876 05	204,237 45	
38	Qu'Appelle, Long Lac et Saskatchewan	23·00	100 00	1,200 00	....	400 00	1,700 00	
39	Québec et Lac Saint-Jean	54·00	16,022 70	17,709 61	5,116 14	13,592 71	52,441 16	
40	Québec-Central	159·00	51,279 33	42,261 13	11,408 87	60,558 40	165,507 73	
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	19,074 84	18,108 81	5,190 84	13,625 91	56,000 40	
42	Sud-Est 152·00							
	Montréal, Portland et Boston 45·00	260·00	133,856 07	126,462 58	23,081 88	112,550 47	395,951 00	
	Lac Champlain et Jonct. du St-Laurent 63·00							
43	Pont de Saint-Jean et de Prolongement	1 75	1,909 48	....	....	11,096 96	13,006 44	
44	Saint-Martin et Upham	29·12	1,216 30	1,945 97	83 50	1,064 28	4,310 05	
45	Mille-Iles	3·15	2,959 74	4,522 31	550 00	3,984 87	12,016 92	
46	Waterloo et Magog	39·00	12,356 26	13,685 82	3,562 16	9,209 70	38,813 94	
	Vallée de Missisquoi							
47	Comtés de l'Ouest	67·00	16,842 26	9,301 91	3,413 57	11,023 03	40,580 77	
48	Windsor et Annapolis 84·00	116·00	74,209 00	30,889 20	8,963 33	42,328 74	156,390 27	
	Embranchement de Windsor 32·00							
		11,691·15	6,405,390 14	9,114,874 96	2,761,929 46	9,331,975 73	27,624,683 85	

N° 8.—Sommaire des accidents,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.
1	Albert		52 00					
2	Cie de Navigation de la Baie de Quinté		3·50					
				Voyageurs				1
3	Canada-Atlantique		128·30	Employés	1			1
				Autres				
				Voyageurs				3
4	Sud du Canada		362·44	Employés	5	2		2
				Autres		1		
5	Canadien du Pacifique	3273·30						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211·20						
	Rive-Nord	205 90						
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50		Voyageurs			2	1
	Toronto, Grey et Bruce	183·60	4,274·20	Employés	7	20	4	8
	Ontario et Québec	211·00		Autres	1		1	1
	Credit-Valley	175·30						
	Toronto à l'Avenue Strachan	3·20						
6	Caraquette		61·00					
7	Carillon et Grenville		13·00					
8	Ontario-Central		104·00	Employés				
				Autres				
9	Embranchement de Chatham		9 00					
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora		15·00					
11	Cie du chemin de fer et Houillères de Cumberland		32·00					
12	Prolongement-Est		80 00					
13	Elgin, Petitcodiac et Havelock		26·50					
14	Erié et Huron		73·12	Employés				
15	Esquimault et Nanaïmo		78·00					
16	Grand-Southern		82·50					
17	Grand-Tronc	894·25						
	Buffalo et Lac Huron	162·00						
	Baie Georgienne et Lac Erié	171·50						
	Montréal et Jonction de Champlain	62·25						
	Grand-Ouest	539·53						
	London et Port-Stanley	23·66						
	Wellington, Grey et Bruce	168·35		Voyageurs	3	4	1	9
	London, Huron et Bruce	68.89	2,598·42	Employés	2	16	1	7
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·74		Autres	1	1	4	12
	Midland	165·75						
	Toronto et Nipissingue	111·50						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Grande Jonction	87·75						
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53·25						
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8 50						
16	Grand-Nord		7 84					
				Voyageurs	1	1		1
19	Intercolonial		880·00	Employés		10	2	7
				Autres		1	1	3
20	International		81 66	Autres				
21	Kent-Nord		27·00					
22	Kingston et Pembroke		112·50					
23	Colonisation du Lac Témiscamingue		6·00					
24	L'Assomption		3·50					
25	Manitoba et Nord-Ouest		207·49	Voyageurs	1			
				Employés				
26	Vallée de la Massawippi		34·00					
	A reporter		9,352·97		22	56	16	56

pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres circonstances.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		1
																		2
																	1	
					2											1	3	3
								2	1							2	1	
																	3	
					13	2		1	3						6	8	26	4
								3	1							3	2	
							11			1					1	3	13	
2	9		1	2	73	8	20	8	9		2			12	18	43	160	5
								19	10					1	3	21	14	
																		6
																		7
														1		1		8
									1								1	
																		9
																		10
																		11
																		12
																		13
					2												2	14
																		15
																		16
							1	1							2	5	16	
				4	132	5	16	6	12				2	5	31	23	216	17
							1	36	29					1	4	43	47	
																		18
							2									1	4	
	7				36		4	1		1	1				18	4	83	19
					1			1	2						1	2	8	
								1								1		20
																		21
																		22
																		23
															1		1	24
																1		25
					4												4	
																		26
2	16	.....	1	7	263	15	55	79	68	2	3	.....	2	20	85	163	605	

N° 8.—ETAT SOMMAIRE DES

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive — Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive — Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Blessés.
	Report	9,352·97		22	56	16	56
27	Montréal et Sorel	44·67					
28	Montréal et Jonction de Vermont	23·60	Others				1
29	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	Employés.				
			Others				
30	Nouveau-Brunswick 174·00						
	Nouveau-Brunswick et le Canada 127·00	415·50	Employés				
	Saint-Jean et Maine 92·00		Others				
	Frédéricton 22·50						
31	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36·00					
32	Nord et Nord-Ouest 381·92		Passengers				
	Nord et Jonction du Pacifique 111·37	493·29	Employés		1		1
			Others			1	2
33	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest.	109·50					
34	Nord-Ouest et Nouveau-Brunswick	115·00	Employés			1	
35	Nosbosing et Nipissingue	5·50					
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00					
37	Ile du Prince-Edouard	210·60	Employés		1		
			Others			1	
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23·00					
39	Québec et Lac Saint-Jean	54·00					
40	Québec-Central	159·00	Employés				
			Others				
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Others				
42	Sud-Est 152·00		Passengers			1	
	Montréal, Portland et Boston 45·00	260·00	Employés		1		
	Lac Champlain et Jonc. du St-Laurent 63·00		Others				
43	Pont de St-Jean et de Prolongement	1·75					
44	Saint-Martin et Upham	29·12					
45	Mille-Iles	3·15					
46	Waterloo et Magog	39·00					
	Vallée de Missisquoi						
47	Comtés de l'Ouest	67·00					
48	Windsor et Annapolis 84·88	116·00					
	Embranchement de Windsor						
		11,691·15		22	59	20	60

ACCIDENTS—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, format. des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
2	16	.....	1	7	263	15	55	79	68	2	3	.....	2	20	85	163	605	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	.....	1	2	30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	32
.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	10	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	1	3	3	6	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	34
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	37
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	42
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48
2	18	.....	1	9	267	15	57	85	70	2	3	.....	4	23	94	178	633	

No. 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'année expirée le 30 juin 1887.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ECOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale—					
Ligne de Granton	7·00	4·8½	2	118	
Embranch. de Stellarton	3·00	4·8½			
Cie houillère d'Acadie	6·00	4·8½	2	....	Wagons fournis par le chemin de fer Intercolonial.
Cie d'acier du Canada	11·00	4·8½	5	56	
Mines d'Albion	8·00	4·8½	3	90	
	35·00		12	264	
CAP-BRETON.					
New-Campbellton	1·25	3·6	1	40	
Old Bridgeport	0·50	4·8½	......	....	Matériel roulant fourni par la Cie houillère Internationale
Associat. générale des mines—					
Sydney	4·80	4·8½	2	194	
Victoria	5·00	4·8½	1	90	
Sydney et Louisburg	43·00	3·0	3	160	
Gowrie	1·75	3·6	1	115	
International	13·00	4·8½	3	128	Aussi 2 wag. à voyageurs et 4 wag.-platef.
Lingan	1·00	3·6	......	40	Non exploité.
Calédonia	2·25	4·8½	1	70	
	72·55		12	837	

Largeur.	Milles.
4 pds 8½ pcs......	25·55
3 " 6 "	4·00
3 " 0 "	43·00
Total......	72·55

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, 30 juin 1887.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert	15,000 00	....	....			
Albert-Sud	....	....	51,200 00			
Baie des Chaleurs	....	....	620,000 00			
Bouctouche et Moncton	....	....	102,400 00			
Canada-Atlantique	....	....	134,400 00			
Canada-Central	....	....	1,525,250 00			
Canadien du Pacifique	....	....	55,120,339 51			
Cap-Breton	....	....	85,090 62			
Caraquette	....	....	224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick	....	....	128,000 00			
Prolongement-Est	....	....	1,284,495 76			
Elgin, Petitcodiac et Havelock	....	....	38,400 00			
Erié et Huron	....	....	96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo	....	....	750,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33	....	....			
Grand-Est	....	....	128,000 00			
Grand-Nord	....	....	89,600 00			
Intercolonial	....	....	44,995,982 42			
International	....	....	156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa	....	....	160,000 00			
Joggins	....	....	41,400 00			
Kingston et Pembroke	....	....	48,000 00			
L'Assomption	....	....	11,200 00			
Colonisation du Lac Témiscamingue	....	....	25,600 00			
Montréal et Jonction de Champlain	....	....	94,000 00			
Montréal et Sorel	....	....	72,000 00			
Napanee, Tamworth et Québec	....	....	89,600 00			
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	....	....	118,400 00			
Northern et Western du Nouveau-Brunswick	....	....	320,000 00			
Northern et Jonction du Pacifique	....	....	1,320,000 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse	....	....	108,800 00			
Oxford et New-Glasgow	....	....	*379,657 00			
A reporter	15,157,633 33	....	108,318,615 31			

N° 10 — ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements — *Suite.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	15,157,633 33		108,318,615 31			
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Fin.*						
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			272,000 00			
Ile du Prince-Edouard			3,741,780 89			
Québec et Lac Saint-Jean			775,095 00			
Québec-Central			211,200 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal			† 934,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			
Pont de Saint-Jean et de Prolongement	433,900 00					
Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay			217,600 00			
Témiscouata			486,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			2,656 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,591,533 33		117,828,621 20		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Sud du Canada			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Peterboro' et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336 000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			

Nord			196,188 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		5,921,007 52		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie des Chaleurs			700,000 00			
Great-Eastern			148,000 00			
International			391,122 02			
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			380,000 00			
Lévis et Kennébec			‡			
Vallée de Missisquoi			228,000 00			
Montréal, Portland et Boston			197,582 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			510,000 00			
Québec et lac Saint-Jean			1,445,000 00			
Québec-Central			681,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal	2,546,000 00					
do do Montreal à Ottawa	1,176,956 00		727,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Témiscouata			231,000 00			
Waterloo et Magog			92,000 00			
		3,722,956 00		6,174,954 02		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert			455,000 00			
Albert du Sud			48,000 00			
Bouctouche et Moncton			79,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			132,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Southern			425,000 00			
Kent-Northern			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard			108,000 00			
Northern and Western			321,500 00			
Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock)			107,500 00			
Saint-Martin et Upham			145,665 00			
Saint-Jean et Maine			‖ 880,000 00		300,000 00	
				3,929,665 00		300,000 00
A reporter		19,340,489 33		133,854,247 74		300,000 00

* $155,657 représentent une annuité de $14,000 pour 15 ans. ‡ Y compris Québec Central.

† Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants. ‖ Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	.....	19,340,489 33	.....	133,854,247 74	.....	300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cie de chemin de fer et des Houillères d'Halifax et du Cap-Breton (Prolongement-Est)	.....	.....	643,545 00			
Joggins	.....	.....	38,200 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse	.....	.....	411,119 94			
Springhill et Parrsboro' (Cie de chemin de fer et des Houillères de Cumberland)	.....	.....	144,230 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00	.....	679,100 00			
		50,000 00		1,916,194 94		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Manitoba et le Nord-Ouest	739,000 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Winnipeg et Baie-d'Hudson	.....	.....	.....	256,000 00		
		1,639,000 00				
Total, aide des gouvernements	.....	21,029,489 33	.....	136,026,442 68	.....	300,000 00

N° 10.—ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1887.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Desoronto	Cie de chemin de fer et de Navigation de la Baie de Quinté			5,000 00	5,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			966,000 00	966,000 00		
Township de Cambridge	Canada-Atlantique			20,000 00	20,000 00		
Renfrew	Canada-Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	42,500 00
Comté d'Elgin	Sud du Canada			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00	322,500 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Marmora			113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté du Prince-Edouard	do			60,000 00	93,500 00		
do d'Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do de Wellington	do			135,000 00			
do de Waterloo	do			110,000 00			
do de Peel	do			75,000 00			
do d'Halton	do			70,000 00			
	A reporter			590,000 00	1,520,000 00		42,500 00

N° 10.—ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite*	Report	....	....	590,000 00	1,520,000 00	....	42,500 00
Cité de Toronto	Credit-Valley	....	....	350,000 00			
do Saint-Thomas	do	....	....	50,000 00			
Ville de Milton	do	....	....	30,000 00			
do Brampton	do	....	....	20,000 00			
do Ingersol	do	....	....	10,000 00			
do Orangeville	do	....	....	15,000 00			
Village de Streetsville	do	....	....	20,000 00			
					1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron	....	....	155,000 00			
Ville de Chatham	do	....	....	30,000 00			
do Dresden	do	....	....	20,500 00			
do Blenheim	do	....	....	11,000 00			
Village de Wallaceburg	do	....	....	11,000 00			
Township de Sombra	do	....	....	14,000 00			
do Sarnia	do	....	....	16,000 00			
					257,500 00		
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié	....	....	15,000 00			
Ville de Simcoe	do do	....	....	10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do do	....	....	10,000 00			
do do Nord	do do	....	....	} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do do	....	....				
Township d'Oxford-Est	do do	....	....	25,000 00			
do de Woodstock	....	....	....	25,000 00			
Ville de Woodstock	....	....	....	} 60,000 00			
do Stratford	....	....	....				
Comté de Perth	....	....	....	120,000 00			
Township de Mornington	....	....	....	40,000 00			
do Elms	....	....	....	10,000 00			
Ville de Listowel	....	....	....	15,000 00			
Township de Wallace	....	....	....	10,000 00			
Ville de Palmerston	....	....	....	30,000 00			
Township de Minto	....	....	....	25,000 00			
Ville de Harriston	....	....	....	20,000 00			
Township de Normanby	....	....	....	80,000 00			

do Bentwick				65,000 00			
do Brant				20,000 00			
do Elderslie				45,000 00			
do Arran				45,000 00			
do Amabel				43,000 00			
do Kippel				32,000 00			
do Albermarle				10,000 00			
Ville de Mount Forest				22,000 00			
Township de Egremont				60,000 00			
do Glenelg				20,000 00			
Ville de Durham				32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
Township de Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			} 8,000 00	....	50,000 00	
do Asphodel	do				212,000 00		50,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Cité d'Hamilton	do do			....	....	100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Gwillimbury-Est	*Jonction du Lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitchurch	do do			15,000 00	100,000 00		
do London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
	A reporter		300,000 00	32,500 00	5,270,596 00	....	19[illegible],500 00

* Partie de la division de Toronto et Nipissingue.

N° 10.—ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			32,500 00	5,270,596 00		192,500 00
Township d'Osborne	London, Huron et Bruce			25,000 00			
do de Hay	do do			15,000 00			
do de Goderich	do do			15,000 00			
do de E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do de Hallet	do do			25,000 00			
do de Tuckersmith	do do			10,000 00			
do de Turnberry	do do			5,000 00			
do de Morris	do do			10,000 00			
do de Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do d'Exeter	do do			10,000 00			
do de Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00	311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village d'Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00	144,870 85		
do de Napanee	Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500 00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do de Sheffield	do do			15,000 00	82,500 00		
Cité de Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do d'Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Eu-							

phrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do	100,000 00				30,000 00	
			300,000 00				90,000 00
do de Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do			10,000 00			
do de Markham	do			30,000 00			
do d'Uxbridge	do			50,000 00			
do de Scott	do			10,000 00			
do de Brock	do			50,000 00			
do d'Eldon	do			44,000 00			
do de Bexley	do			15,000 00			
do de Somerville	do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do			12,500 00			
Ville d'Uxbridge	do			2,000 00			
					388,500 00		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			
Amaranth	do do			30,000 00			
Arthur	do do			35,000 00			
Orangeville	do do			15,000 00			
Mount-Forest	do do			20,000 00			
Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00			
Owen-Sound	do do			5,000 00			
Minto	do do			15,000 00			
Howick	do do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Teeswater	do do			5,000 00			
Culross	do do			38,000 00			
Turnberry	do do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00			
Tp. de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté d'Haliburton	do			54,000 00			
					186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
	A reporter		300,000 00	145,000 00	7,624,946 85		672,500 00

N° 10.—ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report	....	300,000 00	145,000 00	7,624 946 85	....	672,500 00
Minto	Wellington, Grey et Bruce	....	....	65,000 00			
Bruce	do do	....	....	278,000 00			
Howick	do do	....	....	20,000 00			
Listowell	do do	....	....	15,000 00			
Grey	do do	....	....	35,600 00			
Elma	do do	....	....	30,000 00			
Morris	do do	....	....	30,000 00			
W Wawanosh	do do	....	....	18,000 00			
Ashfield	do do	....	....	10,000 00			
Turnbury	do do	....	....	28,000 00			
Kincardine	do do	....	....	8,000 00	682 000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay	....	....	70,000 00			
Township de Whitby	do do	....	....	15,000 00			
do de Reach	do do	....	....	30,000 00			
do de Scugog	do do	....	....	2,000 00			
Comté de Victoria	do do	....	....	85,000 00			
Village de Port-Perry	do do	....	....	20,000 00			
Cie manufacturière	do do	....	....	94 93	222,094 93		
			300,000 00		8,529,041 78	....	672,500 00
QUÉBEC.							
Paroisse de Saint-Antoine	Great-Eastern	....	....	10,000 00			
do de Saint-Denis	do	....	....	10,000 00	20,000 00		
do de Sainte-Sophie	Great-Northern	....	....	4,000 00			
Village de New-Glasgow	do	....	....	2,000 00	6,000 00		
Comté de Compton	International	....	....	....	....	225,000 00	225,000 00
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent	....	....	20,000 00			
L'Ange-Gardien	do do	....	....	10,000 00			
Saint-Paul	do do	....	....	6,000 00			

Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ascot	Vallée de Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
							65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la R. Noire					25,000 00	
Township de Ely	do do					20,000 00	
do Studley-Nord	do do					20,000 00	
do Bolton	do do					20,000 00	
	Montréal et Jonction Champlain				17,924 00		85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		
Comté de Pontiac	Pontiac et Jonction du Pacifique			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean					450,000 00	
							450,000 00
do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200 000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de do	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
	A reporter		2,434,000 00		363,024 00	188,000 00	825,000 00

No. 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Québec—*Fin.*	Report		2,434,000 00		363,024 00	188,000 00	825,000 00
Township de Farnham	Sud-Est					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5 000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog					15,000 00	15,000 00
			2,434,000 00		388,024 00		1,368,000 00
Nouveau-Brunswick.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00	70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00	80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Southern	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréaux	do	500 00	3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			

do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do St-Stephen	do do			13,000 00			
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	20,000 00	20,000 00		47,500 00		
Paroisse d'Elgin	* Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	
							60,000 00
Nouvelle-Ecosse.			23,000 00		233,500 00		60,000 00
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	
							100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00			
					150,000 00		
Manitoba.					150,000 00		100,000 00
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westbourne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie				50,000 00			
do Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat				20,000 00			
do de Birtle				40,000 00			
do de Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Colombie-Britannique.					585,600 00		
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
Territoires du Nord-Ouest.							
Non mentionné	Montagne de Bois et Qu'Appelle				35,000 00		

* Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer construits et en voie de construction par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1887—*Fin.*

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total.	Boni.	Total	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Grands totaux.	
Gouvernements	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	15,591,533 33		117,828,621 20				133,420,154 53	
Ontario	26,000 00		5 921,007 52				5,947,007 52	
Québec	3,722,956 00		6,174,954 02				9,897,910 02	
Nouveau-Brunswick			3,929,665 00		300,000 00		4,229,665 00	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00		1,916,194 94				1,966,194 94	
Manitoba	1,639,000 00		256,000 00				1,895,000 00	
		21,029,489 33		136,036,442 68		300,000 00		157,355,932 01
Municipalités								
Ontario	300,000 00		8,529,041 78		672,500 00		9,501,541 78	
Québec	2,434,000 00		388,024 00		1,368,000 00		4,190,024 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		233,500 00		60,000 00		316,500 00	
Nouvelle Ecosse			150,000 00		100,000 00		250,000 00	
Manitoba			585,600 00				585,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			35,000 00				35,000 00	
		2,757,000 00		9,958,665 78		2,200,500 00		14,916,165 78
		23,786,489 33		145,985,108 46		2,500,500 00		172,272,097 79

